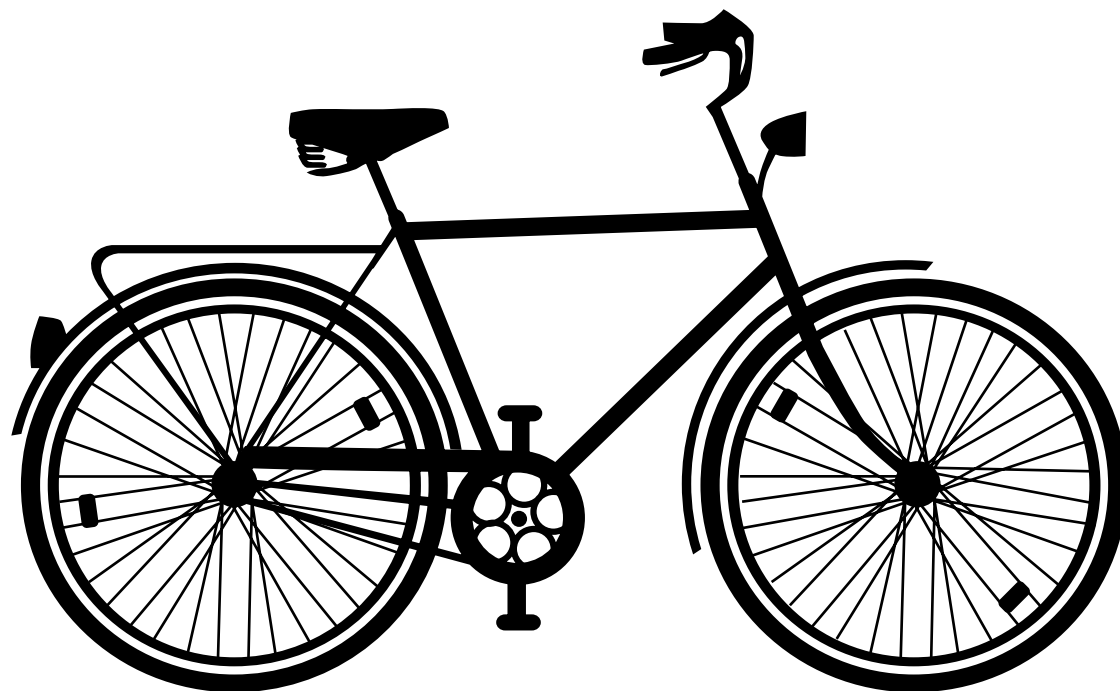


# Guía municipal de la bicicleta

Cómo desarrollar políticas locales de movilidad ciclista



Gipuzkoako  
Foru Aldundia  
Diputación Foral  
de Gipuzkoa



ORAIN  
GIPUZKOA



cristinaenea  
— fundazioa —

Edita:  
Diputación Foral de Gipuzkoa  
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio

Dirección técnica: Edorta Bergua Jiménez  
Autoría: Alfonso Sanz Alduán, Manu González Baragaña  
Ilustraciones: Leire Mazizior Egilegor

Agradecimientos:  
Aratz Arregi, Iban Asenjo, Juan Luis Asensio, Josu Benaito, Javi Blanco, María Blanco, Iñaki Bolibar, Blas Borde, Mikel Bringas, Ana Carrere, Fermin Echarte, Unai Egaña, Nora Erdozia, Eva Fernández, Aitor Gerenabarrena, Mikel Goenaga, Inma Hernández, Ibai Iriarte, Nerea Lazpiur, Miriam Montero, Higinio Otazu, Dani Ruiz, Jokin Sukuntza, Arantza Uranga, Juan Antonio Urdangarin.

Primera edición: 2015

ISBN: 978-84-608-4880-6  
Depósito Legal: SS-1416-2015



Participantes en las Primeras Jornadas de experiencias municipales a favor de la bicicleta, celebradas en Cristina Enea en diciembre de 2014.

# Presentación

Desde la Diputación Foral de Gipuzkoa constatamos con satisfacción el incremento del interés y la implicación de nuestros municipios en el ámbito de la movilidad ciclista, comenzando a establecerse como área de trabajo emergente.

Este hecho, plasmado en el proceso de elaboración de la **Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2014-2022**, está directamente relacionado con el continuo incremento del uso de la bicicleta en nuestro territorio por parte de la ciudadanía, así como con una mayor sensibilidad institucional.

En la actualidad, la irrupción de la bicicleta en las agendas municipales no es del todo homogénea, coexistiendo todavía distintos niveles de conocimiento, de experiencia, y desarrollo.

Por ello, desde la Diputación Foral consideramos que este interés municipal por la movilidad ciclista ha de acompañarse con una mejora de la capacitación del personal técnico que trabaja en este sector. Aspiramos a que este personal disponga de un conocimiento suficiente de las bases teóricas de la movilidad ciclista, de su enmarque en la movilidad sostenible, de los distintos ejes que han de estructurar la intervención pública en esta materia, y del amplio abanico de actuaciones que se pueden emprender desde la esfera local.

Con la intención de avanzar hacia este fin, la Diputación Foral de Gipuzkoa en colaboración con Fundación Cristina Enea, organizó los días 4 y 11 de diciembre de 2014, en San Sebastián, las *“1<sup>as</sup> Jornadas sobre experiencias municipales a favor de la bicicleta”*. Estas jornadas, además de contribuir a extender el conocimiento técnico en este campo, permitieron reflexionar colectivamente acerca de las principales experiencias e iniciativas municipales que se están llevando a cabo.

Considero que esta guía, que tengo el placer de presentar, además de incorporar las aportaciones recogidas durante las mencionadas jornadas, viene a cubrir un hueco en el limitado panorama de publicaciones especializadas en la movilidad ciclista, tanto en euskera como en castellano.

Confío en que esta publicación contribuya, en última instancia, a que las actuaciones municipales de Gipuzkoa a favor de los desplazamientos en bicicleta compartan criterios y pautas comunes, al tiempo que logren incrementar significativamente y normalizar su uso cotidiano.


San Sebastián, 1 de diciembre de 2015

Marisol Garmendia Beloqui

Diputada Foral de Movilidad y Ordenación del Territorio

# Índice

---

<b>1</b>	<b>Bicicleta y movilidad sostenible</b>	<b>6</b>	
	Concepto de movilidad sostenible	6	
	Papel de la bicicleta en la movilidad urbana	7	
	Beneficios de la bicicleta en la movilidad urbana	9	
	Condicionantes de la movilidad ciclista	10	
	Prejuicios y razones ante la movilidad ciclista	11	
	Política integral de la bicicleta	14	
	Perfiles de personas que emplean o pueden emplear la bicicleta	15	
	Tipos de bicicletas para uso urbano	17	
<b>2</b>	<b>El marco de actuación municipal</b>	<b>18</b>	
	Planes y estrategias que apuntan a la bicicleta	18	
	Planeamiento territorial	19	
	Planeamiento urbanístico	19	
	Planes Sectoriales	22	
	Planes de Movilidad Urbana Sostenible	24	
	Planes de la Bicicleta y de Mejora Peatonal	25	
<b>3</b>	<b>Gestión integrada y participación social</b>	<b>27</b>	
	Coordinación entre departamentos y entre administraciones	27	
	Liderazgo y compromiso	27	
	Seguimiento y evaluación	29	
	Observatorios de la Bicicleta	30	
	Participación social	31	
<b>4</b>	<b>Infraestructuras ciclistas</b>	<b>34</b>	
	Para qué y para quién. Qué infraestructuras	34	

---

	Los modelos de redes ciclistas	35	
	La relación bicicleta-peatón	36	
	Modalidades de vías ciclistas	37	
	Modalidades de acondicionamientos ciclistas	39	
	Aparcamientos de bicicletas	42	
	Señalización	45	
<b>5</b>	<b>Servicios ciclistas</b>	<b>47</b>	
	Intermodalidad. Combinación con el transporte colectivo	47	
	Centros de la Bicicleta	48	
	Bicicleta pública	49	
	Actuaciones contra el robo. Registro de bicicletas	51	
<b>6</b>	<b>Promoción y regulación</b>	<b>53</b>	
	Promoción	53	
	Regulación	58	
<b>7</b>	<b>Políticas sectoriales</b>	<b>59</b>	
	Centros de trabajo	59	
	Centros educativos	60	
	Transporte de mercancías	62	
	Comercios	63	
	Salud	64	
	Actividad económica vinculada a la bicicleta	65	
	Nuevas tecnologías al servicio de la bicicleta	68	
<b>8</b>	<b>Direcciones y enlaces de interés</b>	<b>69</b>	



# 1

## Bicicleta y movilidad sostenible

### 1.1 Concepto de movilidad sostenible

Movilidad y sostenibilidad son ya términos frecuentes en el lenguaje social, político y de los medios de comunicación, pero no siempre reflejan el mismo contenido ni se emplean con la misma intención; más aún cuando los dos se reúnen en el concepto de movilidad sostenible. Por ese motivo, es necesario clarificar qué se entiende en este documento por movilidad sostenible, con el fin de hacer menos ambiguo el uso de ese concepto a lo largo de sus páginas.

La palabra **movilidad** designa aquí al conjunto de desplazamientos, tanto de personas como de mercancías, sin reparar en la forma en que se realizan. Se trata de un término que pretende sustituir en el debate técnico, político y ciudadano al de tráfico, empleado tradicionalmente para designar a los flujos de vehículos motorizados. La movilidad incorpora, a diferencia del tráfico, los desplazamientos a pie de las personas, con independencia de su edad o condición. Al poner el foco más en el contenido que en el vehículo o contenedor, la movilidad refuerza también la visibilidad de las personas que pedalean y las que viajan en los vehículos del transporte colectivo.

Las políticas de movilidad son, por tanto, incluyentes, capaces de ofrecer las diferentes perspectivas de las personas y bienes que se desplazan, mientras que las políticas de tráfico tendían a mirar los problemas desde la perspectiva del parabrisas, es decir, desde el exclusivo interés de los flujos de vehículos motorizados, en particular del automóvil.

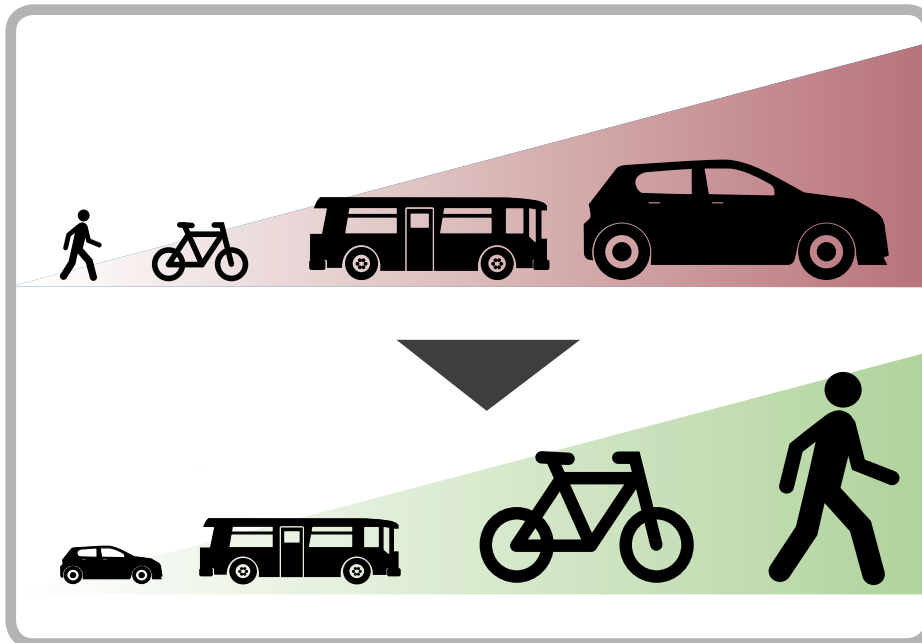
Por su parte, el adjetivo **sostenible** designa, en primer lugar, a una cualidad que pueden tener los sistemas para mantenerse por sí mismos, con los recursos propios del lugar, sin generar impactos y residuos que no puedan ser absorbidos por el entorno. Sin embargo, en el uso actual, el término añade a los elementos físicos señalados otros aspectos sociales y económicos, vinculados al bienestar y la salud de las personas, a la equidad y a la disponibilidad de recursos monetarios para su mantenimiento.

En ese contexto, se ha empezado a extender el uso de otros adjetivos que cualifican también a la palabra movilidad, como son **saludable y segura**. En definitiva, por movilidad sostenible, saludable y segura se entiende aquí un sistema de desplazamientos de personas y mercancías con reducidas consecuencias negativas en términos sociales, ambientales y económicos.

El principal factor que ha llevado a dar relevancia en la agenda social y política el concepto de movilidad sostenible es el reconocimiento de que la difusión masiva del automóvil cuestiona la calidad ambiental y la seguridad de calles y carreteras, limitando la propia capacidad autónoma que tenemos los seres humanos para el desplazamiento.

Para alcanzar el horizonte de la movilidad sostenible se requiere, por tanto, abrir espacios de mayor seguridad y calidad para los desplazamientos a pie y en bicicleta, lo que significa reducir la dependencia respecto al automóvil y su presencia y dominio del espacio público, modificando la jerarquía de los medios de transporte tal y como se refleja en la siguiente ilustración.

**Ilustración 1.** La jerarquía tradicional y la nueva jerarquía de la movilidad sostenible.

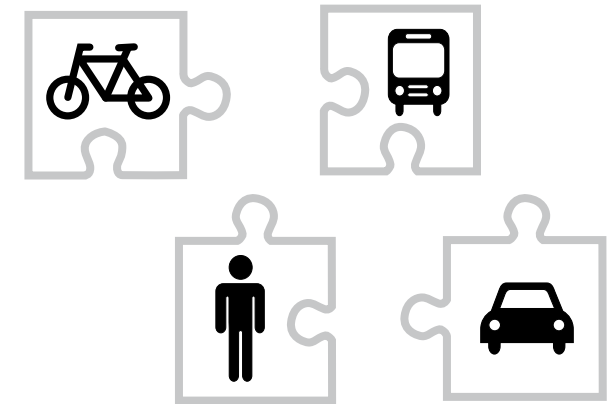


**Movilidad urbana sostenible:** Modelo de desplazamientos en el que predominan los medios activos (peatonal y ciclista) y los colectivos, con una reducida dependencia del automóvil.

## 1.2 Papel de la bicicleta en la movilidad urbana

La movilidad es una suerte de puzzle en el que se combinan los diferentes medios de transporte, con la particularidad de que los tamaños de cada pieza son también diversos en cada lugar, como consecuencia de su desarrollo histórico o sus condiciones geográficas. La bicicleta es una pieza de ese puzzle, no es el vehículo universal capaz de servir a cualquiera y para cualquier desplazamiento, pero sí es un vehículo con un gran potencial de uso.

**Ilustración 2.** Los medios de transporte como piezas de un rompecabezas.



Una manera de valorar la dimensión de esas piezas del rompecabezas, es conocer lo que en la jerga del sector se denomina como **reparto modal**, que no es otra cosa que la distribución de los desplazamientos diarios que realiza la ciudadanía entre los diferentes medios de transporte. Ese reparto ofrece una visión sintética del modelo de movilidad urbana; el peso de los modos activos (peatonal y ciclista) frente a los motorizados, y el papel de los motorizados privados (automóvil y moto) frente a los colectivos (autobuses y trenes). En la última encuesta de movilidad realizada en 2011 en la Comunidad Autónoma del País Vasco<sup>1</sup>, la bicicleta cubría en Gipuzkoa un 2,4% de los desplazamientos diarios.

Existe un considerable potencial de desplazamientos cotidianos que se pudieran realizar en bicicleta en Gipuzkoa. Así, la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa aspira a que en 2022 el peso de este medio de transporte en la distribución de desplazamientos de Gipuzkoa llegue al 4-5%, sin merma de la cuota de los desplazamientos a pie o en transporte colectivo.

Obviamente, Gipuzkoa no es un territorio idéntico a los que se pueden encontrar en Holanda, Dinamarca o Alemania, en los que la bicicleta representa una parte fundamental o incluso mayoritaria de los desplazamientos urbanos.

<sup>1</sup> Gobierno Vasco: "Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca, 2011", publicado por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Vitoria-Gasteiz, 2012.

Los ejemplos de ciudades en donde la bicicleta cubre más del 25% de los viajes son dignos de resaltar. Sin embargo, hay que advertir la existencia de dos factores que ponderan las cifras en el caso guipuzcoano.

En primer lugar, hay que recordar que una parte de la población vive en barrios o municipios con topografía poco propicia al uso de la bicicleta, lo que hace que la comparación con los ejemplos europeos sea menos directa. En segundo lugar, cabe subrayar la importancia en este territorio de otra pieza de la movilidad: los desplazamientos peatonales, que tienen un mayor papel que en las ciudades de referencia europeas; son la esencia del modelo y del espacio público aquí. Y no se pretende que dejen de serlo, pues de lo que se trata es de sustituir viajes en automóvil de corta longitud por desplazamientos a pie o en bicicleta.

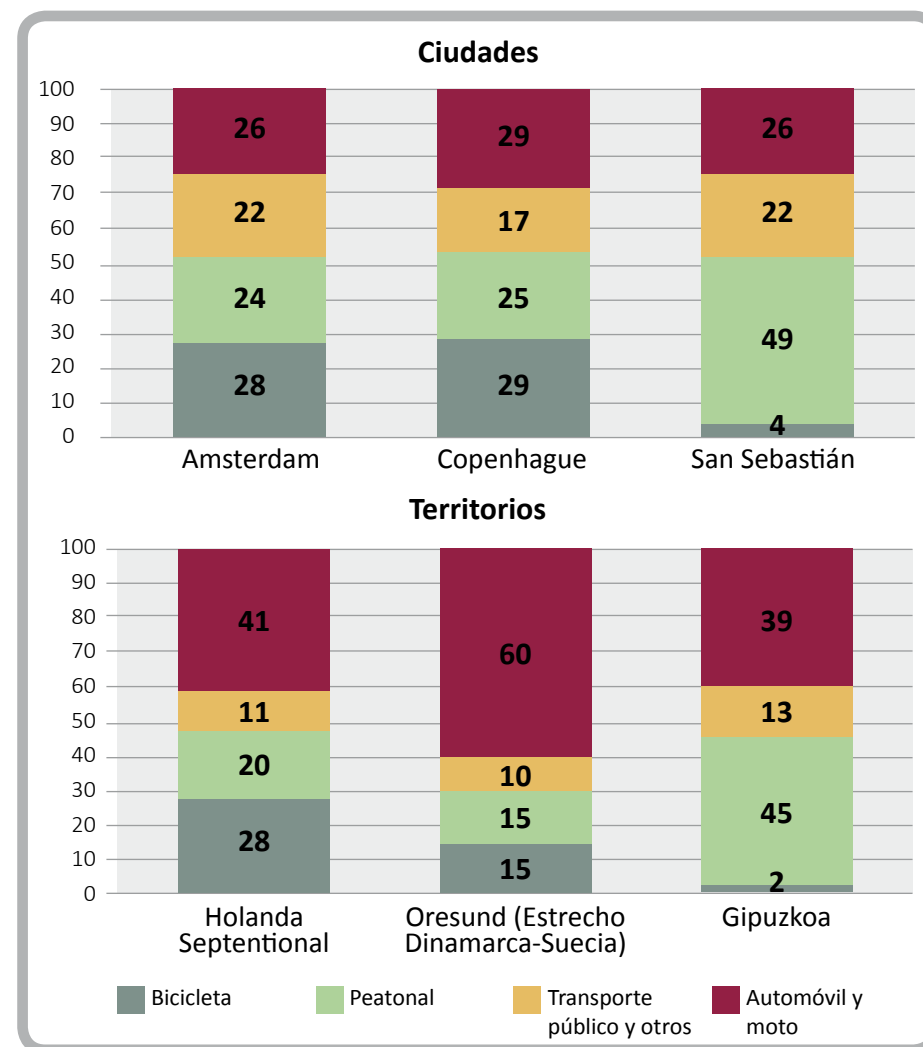
Es la suma de los medios de transporte activos (peatonal y ciclista) y colectivos lo que cualifica más claramente el modelo de movilidad. Por ese motivo, en la comparación con las referencias europeas, el papel de la bicicleta debe interpretarse también en esa clave, cuyo reverso es el peso del automóvil en el reparto modal. Además, hay que tener en cuenta las diferencias entre las ciudades principales y el resto del territorio. Las ciudades de Copenhague y Ámsterdam, así como las regiones en las que se asientan, pueden así servir de referencia en materia de movilidad ciclista, pero sin perder de vista el conjunto de los medios de transporte y el papel del automóvil en cada una de ellas.

Tal y como se puede observar en las siguientes gráficas, el peso de los modos activos de desplazamiento en Amsterdam y Copenhague es semejante al de Donostia-San Sebastián, pero con un reparto completamente distinto entre desplazamientos peatonales y ciclistas. Sin embargo, la dependencia respecto al automóvil es mayor en las regiones europeas en las que se ubican dichas ciudades, que en Gipuzkoa.

### La bicicleta, pieza esencial de la movilidad sostenible

Pero no es la única, ni tiene que ser la más importante. En combinación con la marcha a pie y el transporte colectivo alimenta las alternativas a la dependencia y predominio del automóvil.

Ilustración 3. La bicicleta en la distribución de los desplazamientos<sup>2</sup>.



<sup>2</sup> Datos de Holanda y Dinamarca procedentes de la publicación "Cycling in the Oresund Region. A benchmark study (2010-2012)" ([www.oresundsomcykelregion.nu](http://www.oresundsomcykelregion.nu)) y de la CAPV procedentes del "Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca, 2011", publicado por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco (Vitoria-Gasteiz, 2012)



### 1.3 Beneficios de la bicicleta en la movilidad urbana

La bicicleta se ha convertido en un símbolo de lo saludable, lo ambientalmente benigno o incluso lo solidario. Es frecuente que la publicidad o las campañas políticas muestren a sus protagonistas montando en bici, asociando sus cualidades a las del vehículo amable que utilizan. Sin embargo, el papel de las bicicletas en las políticas de movilidad que se proponen no suele ser tan nítido.

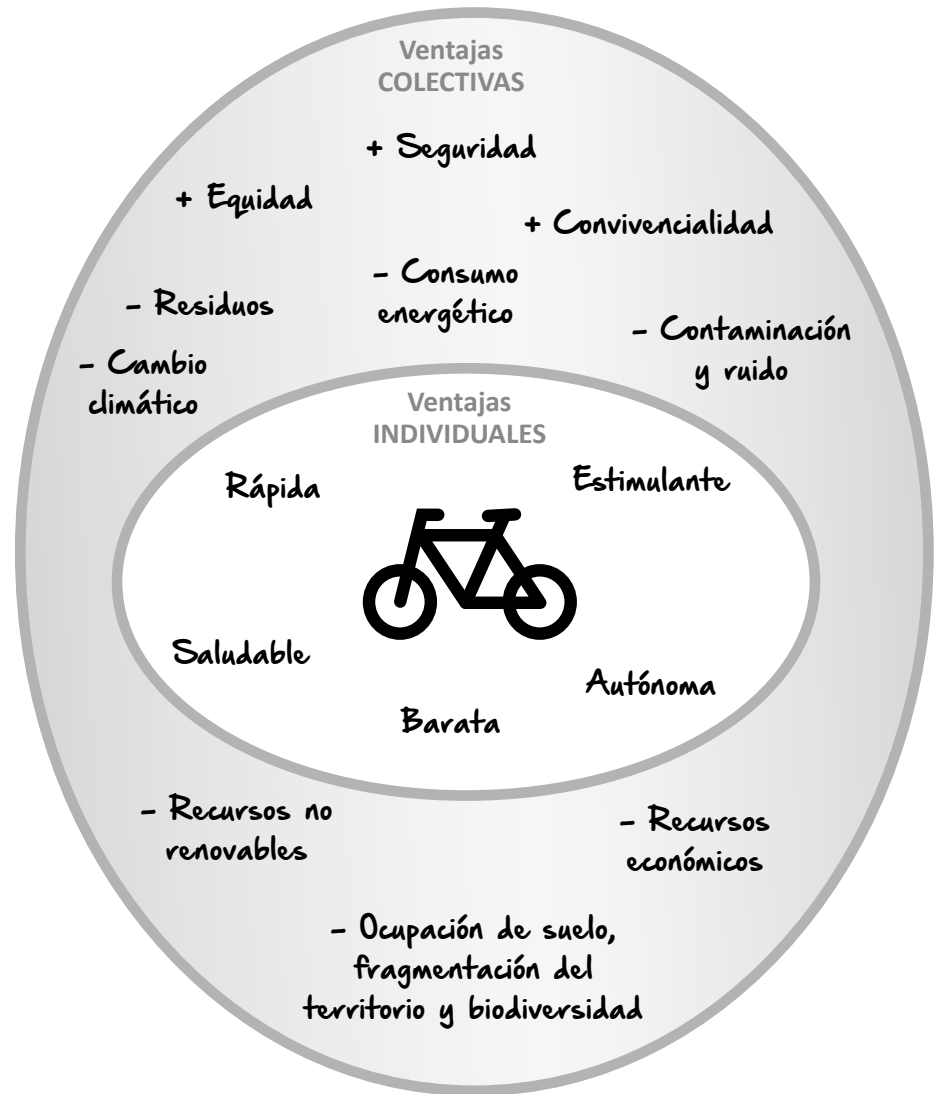
En muchas ocasiones no se ha terminado de superar la vinculación exclusiva del ciclismo con el deporte, el ocio o el juego infantil, quedando el uso cotidiano como algo “simpático pero poco realista para las necesidades del siglo XXI”. En esos casos de poco valen las referencias internacionales o incluso cercanas, que muestran historias de éxito en la masificación del uso diario de la bicicleta, pues el prejuicio suele empañar la visión de las oportunidades de este medio de transporte.

Por ese motivo, aunque para algunos lectores pueda resultar reiterativo, conviene todavía sistematizar y reunir de un modo sintético los beneficios que permiten defender una política activa de promoción de este medio de transporte.

#### Sumando beneficios individuales y beneficios colectivos

Las virtudes de la bicicleta se pueden leer desde la óptica individual, pero se refuerzan ante las políticas públicas por su contribución al beneficio colectivo.

Ilustración 4. Las ventajas sociales y personales de la bicicleta.



## 1.4 Condicionantes de la movilidad ciclista

Como se indica en la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa<sup>3</sup>, las posibilidades de la bicicleta están condicionadas por un puñado de factores que acotan su utilidad en los diferentes ámbitos espaciales y perfiles sociales. En particular, hay que considerar determinantes la topografía y la estructura urbanística y territorial. La topografía, en la medida en que la bicicleta pierde buena parte de su eficacia cuando se emplea en pendientes acusadas y la estructura urbanística y territorial, por cuanto establece las distancias entre los orígenes y destinos de los desplazamientos, las cuales si superan un cierto número de kilómetros dejan de ser percibidas como ciclables por la mayor parte de la población.

Hay un tercer condicionante menos estructural: la seguridad o la percepción de seguridad. Todas las investigaciones sociológicas detectan la capital importancia que representa, para la ciudadanía, la sensación de que la bicicleta es un modo arriesgado de desplazamiento al mezclarse con vehículos motorizados de gran peso y velocidad. Para solventar ese problema, se suele recurrir a la creación de vías ciclistas y, poco a poco con más intensidad, al calmado del tráfico, es decir, a la moderación de la velocidad y la intensidad del tráfico motorizado.

En el campo de las infraestructuras también hay que reseñar las que tienen que ver con el aparcamiento y con la alianza de la bici con el transporte colectivo. En el primer caso, se trata de percibir la seguridad no de la persona que utiliza la bicicleta, sino del mismo vehículo ante posibles sustracciones. Por su parte, la combinación de la bici con el transporte público ofrece la oportunidad de multiplicar los destinos y el radio de acción de la movilidad ciclista, pero depende, obviamente, de la calidad de las redes y servicios existentes y, también, de importantes detalles, como las opciones de aparcar en las terminales o de transportar las bicicletas en los vehículos.

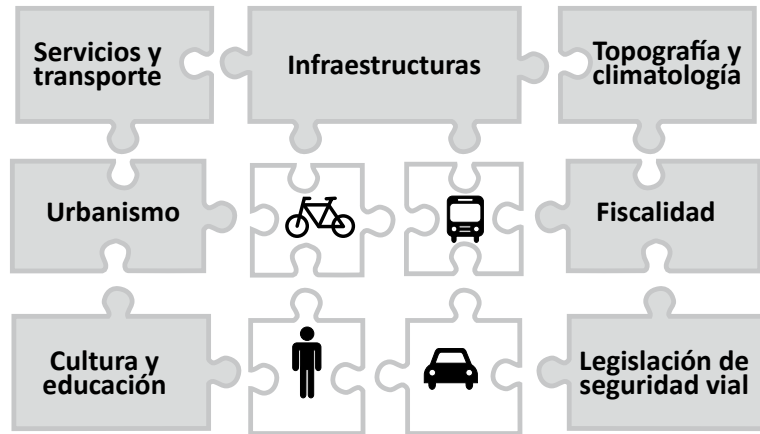
No se puede olvidar, por último, un condicionante fundamental no solo del uso de la bicicleta sino, en general, de las políticas de movilidad sostenible, como es la construcción cultural de los desplazamientos. Los hábitos y las creencias están en la base de las decisiones de la población con respecto a

su movilidad y, por consiguiente, la política municipal deberá estar dirigida a modificar esa cultura de la movilidad imperante, la cual muchas veces se encuentra dominada por la perspectiva del parabisas. Dar relevancia y prestigio social a las opciones alternativas al automóvil y, en este caso, a la bicicleta, así como ofrecer posibilidades para experimentar su uso, estimulan un círculo virtuoso de cambios personales y colectivos hacia un modelo de movilidad más sostenible.

En definitiva, el papel de la bicicleta no puede ser ajeno al resto de las piezas de ese puzzle que conforma el sistema de desplazamientos, el cual, a su vez, no se puede comprender sin el conjunto de vectores que lo condicionan: el urbanismo, la geografía, la cultura, las infraestructuras, la legislación o la fiscalidad. En ese rompecabezas han de mover sus fichas las políticas urbanas de los municipios, con su capacidad limitada pero significativa de gestionar el espacio público, el viario y la movilidad urbana; por ejemplo, a través del reparto del espacio de las calles entre los diferentes usos y del control de las velocidades e intensidades del tráfico motorizado, que determinan el mayor o menor atractivo para el uso de la bicicleta.

<sup>3</sup><http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>

**Ilustración 5.** El rompecabezas de la movilidad y su entorno.

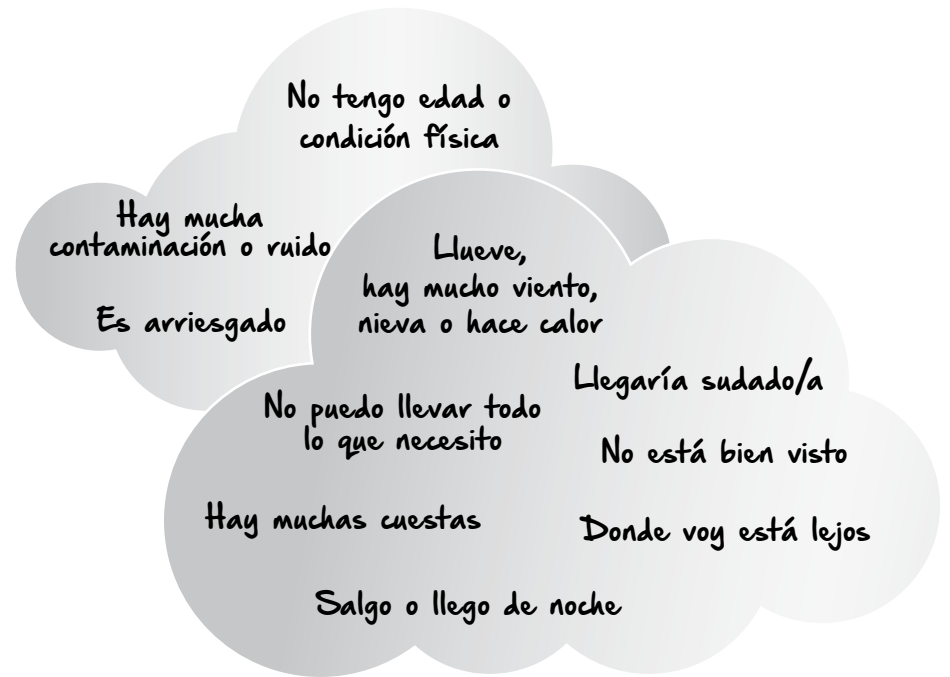


**La bicicleta no es una pieza independiente de la movilidad; y la movilidad no es independiente de otras políticas públicas**  
 Sus posibilidades se juegan en la interrelación con otros medios de transporte en el marco de numerosas fuerzas que estimulan o disuaden su uso.

### 1.5 Prejuicios y razones ante la movilidad ciclista

A ese conjunto de condicionantes de fondo de la movilidad ciclista se añade una nube de prejuicios, excusas, exageraciones e información sesgada sobre el uso de la bicicleta que está presente en una buena parte de la población y que conviene revisar, pues también afecta a las oportunidades y los límites de las políticas de la bicicleta.

**Ilustración 6.** La nube de prejuicios para usar la bicicleta.



En la tabla que ilustra este apartado se repasan los principales aspectos que constituyen esa nube de pegas, su fundamento y su réplica, para disponer de un argumentario sistemático en los debates sociales y en la propia difusión de la política de la bicicleta municipal.

El argumento	La dimensión, los contraejemplos y los paliativos <sup>4</sup>
<p><b>Frío, lluvia, viento, nieve</b></p> <p>Los fenómenos meteorológicos extremos penalizan el uso de la bicicleta. Gipuzkoa tiene “mal tiempo” durante muchos meses del año.</p>	<p>La combinación de frío, lluvia y viento es mucho más desfavorable en otros países en los que la bicicleta se emplea de manera extensiva todo el año. En Gipuzkoa, con un clima relativamente suave se puede emplear la bici durante las cuatro estaciones. En Oulu, ciudad finlandesa del mismo tamaño que Donostia, en la que las temperaturas invernales cubren dos terceras partes del año, el 21% de los desplazamientos se hacen en bici.</p> <p>La incidencia de esos factores depende de factores culturales y de la gestión de las infraestructuras. Una combinación de medios individuales de protección frente a las inclemencias del tiempo, y una infraestructura bien diseñada y mantenida, permiten rebajar enormemente la importancia de estos condicionantes.</p>
<p><b>Pendientes</b></p> <p>Las pendientes penalizan sensiblemente el uso cotidiano de la bicicleta, y Gipuzkoa es un territorio montañoso.</p>	<p>Buena parte de la población guipuzcoana se asienta en los fondos de valle o en las zonas litorales más llanas. Por ejemplo, la mitad de los habitantes de San Sebastián se sitúan en zonas completamente planas.</p> <p>En Suiza, un país montañoso, la bicicleta se utiliza intensamente en ciudades como Basilea (20% de los desplazamientos) o Berna (11%), en donde una parte de las calles tiene pendientes significativas.</p> <p>La evolución tecnológica en la bicicleta ha suavizado algo las exigencias físicas de las pendientes y se pueden paliar las barreras topográficas mediante el trazado de los itinerarios ciclistas y la combinación con el transporte público convencional (autobuses, tranvías y ferrocarriles) o vertical (ascensores, escaleras mecánicas). Además, la aparición de las bicicletas de asistencia eléctrica al pedaleo abre un nuevo campo de posibilidades para zonas en ladera.</p>
<p><b>Distancias</b></p> <p>En las últimas décadas se ha generado en el País Vasco un fenómeno de dispersión de actividades. Muchos desplazamientos al trabajo o a determinados equipamientos y comercios cubren distancias superiores al radio de acción de la bicicleta.</p>	<p>A pesar de ese fenómeno de metropolización, todavía se puede afirmar que la vida cotidiana se realiza en Gipuzkoa en el radio de acción de la bicicleta, que podría situarse en torno a los 6-8 kilómetros (media hora de viaje). Más del 80% de los desplazamientos se realizan en el interior de la comarca o, en el caso de Donostia-San Sebastián, en el interior del municipio (Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca, 2011).</p> <p>La creación de redes de itinerarios para bicicletas y la combinación de la bici con el transporte colectivo permiten ampliar el radio de acción del ciclismo que, en desplazamientos “puerta a puerta” de menos de 5 km suele tener tiempos de recorrido incluso menores que el automóvil privado.</p>
<p><b>Luz solar</b></p> <p>Los horarios que requieren iluminación artificial penalizan el uso de la bici, pues generan una percepción de mayor riesgo y exigen un equipamiento extra.</p>	<p>La luz diurna no caracteriza precisamente a los países con mayor uso de la bicicleta en Europa. En la ciudad sueca de Upsala, con el mismo tamaño que Donostia, el 28% de los viajes se hacen pedaleando.</p> <p>La combinación de sistemas de iluminación y visibilidad individual, junto a infraestructuras con alumbrado público, reducen también la importancia disuasoria de este factor.</p>

El argumento	La dimensión, los contraejemplos y los paliativos <sup>4</sup>
<p><b>Posibilidades de transportar cosas</b></p> <p>La bicicleta no puede transportar cargas muy pesadas o voluminosas.</p>	<p>Casi nunca se requiere cargar algo que exceda las posibilidades de una bici equipada con algún tipo de portabultos o cesta. Bolsas de la compra de 8-10 kilogramos de peso o niños de hasta 15 kilogramos de peso son transportables en bici con relativa comodidad.</p> <p>En las ciudades en las que se usa extensamente la bicicleta también es el medio de locomoción habitual para las compras diarias. En Groninga, ciudad holandesa del mismo tamaño que Donostia, que tiene un 31% de desplazamientos en bici, ese mismo porcentaje es el que representa a las personas que acuden a comprar pedaleando (Cycling in Netherlands, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad, 2009).</p>
<p><b>Imagen de las personas que se desplazan en bicicleta</b></p> <p>No está bien visto que se acuda al trabajo o a determinados lugares en bicicleta.</p>	<p>Afortunadamente, esa imagen negativa está siendo sustituida por una positiva de la bicicleta como vehículo respetable y que simboliza los nuevos valores sociales. No sólo el 37% de los guipuzcoanos de 15 y más años andan en bicicleta, al menos 1 vez al mes, y un 7% a diario, sino que el 27% se declara interesado en utilizarla cotidianamente si se mejoraran las condiciones actuales para su uso.</p> <p>Además, el 79% está muy o bastante de acuerdo en que se destinen más recursos públicos para promover el uso de la bicicleta en Gipuzkoa.</p>
<p><b>Edad o condición física</b></p> <p>No toda la población está en condiciones de montar en bicicleta.</p>	<p>El aprendizaje del equilibrio en la bicicleta puede realizarse a los cuatro años y mantenerse hasta más allá de los ochenta. En Gipuzkoa, alrededor del 8% de la población la forman personas con discapacidad (Libro Blanco sobre la Discapacidad en Euskadi, 2013).</p> <p>Los grupos sociales que no están en condiciones de pedalear son más reducidos que los excluidos de la conducción del automóvil por edad o condición física. Así, en la ciudad italiana de Ferrara (27% de los desplazamientos en bici), casi el 90% de la población se considera ciclista habitual (“Ferrara: a city for cyclists”, artículo de Gianni Stefanati).</p>

<sup>4</sup> Las cifras de reparto modal de esta tabla proceden de la base de datos de EPOMM (The EPOMM Modal Split Tool). <http://www.epomm.eu/tems/>

Superados los prejuicios, hay personas que podrían tener interés en pasarse a la bicicleta y no lo hacen al toparse con una serie de inconvenientes, los cuales también deben ser considerados a la hora de diseñar las políticas públicas de la bicicleta.

Ilustración 7. Las barreras individuales.



Para acotar la importancia de esas barreras individuales cabe recordar que, según la “*Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa*”<sup>5</sup>, el 88% de la población guipuzcoana afirma saber andar en bicicleta. De esa población que sabe montar en bici, el 59% no la utiliza por una variedad de motivos que tienen que ver con los condicionantes, los prejuicios y, también, con las mencionadas barreras individuales. Así, por ejemplo, la falta de seguridad personal en el manejo de la bicicleta es considerado como un motivo muy o bastante importante por el 30% de la población.

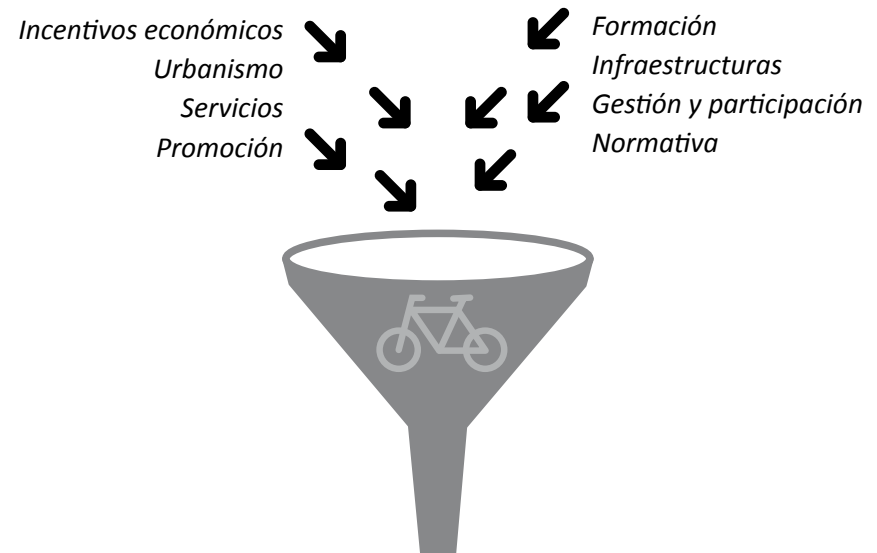
<sup>5</sup> Realizada por SIADECO en 2014 para la Diputación Foral de Gipuzkoa en paralelo a la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa. <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>

## 1.6 Política integral de la bicicleta

Por consiguiente, si se desea generar un cambio y fortalecer el papel de la bicicleta en la movilidad, se debe dar respuesta al indicado conjunto de condicionantes, pues cada uno representa un freno para la movilidad ciclista, por sí mismo y en su relación con los demás. Ese planteamiento es el que se ha incorporado a la gestión de la Diputación Foral de Gipuzkoa desde la aprobación en 2013 del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas, que apuesta por el desarrollo de un **Sistema Integral Ciclista**, el cual podría sintetizarse como el conjunto de servicios, infraestructuras y regulaciones que conforman las condiciones de uso de la bicicleta en Gipuzkoa.

Este concepto surge como consecuencia de la comprobación de que la política de vías ciclistas y aparcabicis es una condición necesaria de la normalización de la bicicleta como medio de transporte, pero no es una condición suficiente. En efecto, se requiere un paquete mucho más completo y complejo de medidas en campos muy diversos que empujan la pieza bicicleta del rompecabezas.

Ilustración 8. Campos de intervención en la política integral de la bicicleta.



El Sistema Integral Ciclista deberá, por tanto, atender que los diferentes empujes se realicen en la misma dirección, ayudando a mover la pieza en la dirección deseada. La presente publicación ofrece, precisamente, un repaso a ese variado paquete de medidas, con la intención de que los municipios puedan elegir entre ellas las que más les convengan y, además, hacerlo en una dirección coherente.

Hay que advertir, sin embargo, que sin el compromiso suficiente en todos y cada uno de esos ámbitos, y sin actuar de forma coordinada y sinérgica, resulta improbable que las estrategias y las actuaciones favorables a la bicicleta obtengan los resultados esperados.

Igualmente, la potencia de la política de la bicicleta no va a depender exclusivamente de las medidas directamente vinculadas a ese vehículo, sino de su combinación con otras relacionadas con la ordenación urbanística (densidades, compacidad, diversidad), el tratamiento del espacio público y el calmado del tráfico motorizado (intensidad y velocidad de la circulación, facilidad de aparcamiento, etc.), en lo que se ha denominado como políticas de **estímulo y disuasión**, favoreciendo al uso de los medios alternativos al automóvil y restringiendo el atractivo de este vehículo.

#### Más allá de los bidegorris

Potenciar el uso de la bicicleta requiere no solo infraestructuras, vías ciclistas y aparcabicis, sino un abanico amplio de medidas de promoción y estímulo, en el contexto de otras medidas de movilidad sostenible.

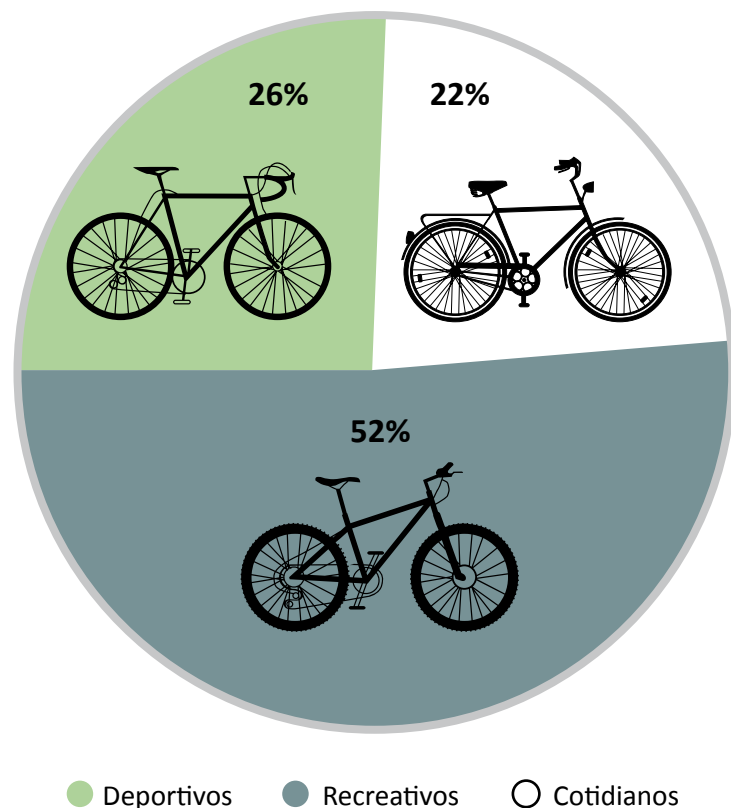
## 1.7 Perfiles de personas que emplean o pueden emplear la bicicleta

Para desarrollar la política de la bicicleta es necesario saber a qué colectivos se dirigen las diferentes medidas y cuáles son las necesidades de cada uno de ellos. La investigación sociológica realizada para la redacción de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa permitió tener una primera aproximación a un amplísimo espectro de perfiles de personas que emplean o pueden en el futuro emplear la bicicleta; su edad, sexo, motivos y destinos.

Sintetizando esa investigación se puede concluir que hay tres grandes categorías de personas que utilizan la bici de manera habitual, así como cuatro grandes grupos de personas, según su disposición a utilizarla en el futuro.

Ciclistas “cotidianos”	Utilizan la bicicleta para desplazarse por trabajo (6%), estudio (4%) o gestiones-compras (12%). Representan el 7% de la población de Gipuzkoa de 15 y más años, y un 22% del total de las personas que con cierta habitualidad utilizan la bicicleta.
Ciclistas recreativos	Emplean la bicicleta para el recreo, el ocio o dar paseos. Representan el 19% del conjunto de la población y algo más de la mitad (el 52%) de la población ciclista habitual o cotidiana.
Ciclistas deportivos	Utilizan la bicicleta por motivos deportivos (carretera o montaña). Representan un 9% de la población objeto de estudio, y el 26% del conjunto de la población ciclista habitual.

**Ilustración 9.** Proporción de perfiles de personas que utilizan la bicicleta habitualmente.



La misma investigación sociológica ha detectado una serie de colectivos que, teniendo condiciones aceptables desde el punto de vista de las distancias, la topografía o las infraestructuras, rechazan el uso cotidiano de la bicicleta por motivaciones que se podría calificar sobre todo de culturales o ideológicas: no utilizan la bicicleta de manera habitual por motivos de una gran diversidad y que, a efectos de desarrollar políticas públicas, se pueden resumir del modo siguiente:

Rasgo principal	Caracterización del colectivo
Prejuicio	Personas que no han probado la bicicleta como forma de desplazamiento y que basan su percepción en ideas preconcebidas o prejuicios (“no es cómoda, no es práctica, es para jóvenes y deportistas”...)
Rechazo	Personas maduras con hábito arraigado de transporte en vehículos motorizados y un concepto “menor” de la bicicleta (“para pasar el rato”, “cosa de niños/jóvenes”), escaso interés por comportamientos sostenibles (“es cosa de ecologistas”) y que atribuyen mucha importancia al propio vehículo (coche/moto) como símbolo de estatus.
Parcialidad	Colectivo de personas (básicamente hombres) con una visión parcial de la bicicleta en la que no cabe la componente de medio de transporte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ciclistas de carretera</li> <li>• ciclistas de montaña</li> <li>• ciclistas recreativos o de paseo</li> </ul>
Pasividad	Colectivo de mujeres de baja actividad física fuera del hogar, que no se ven a sí mismas en comportamientos que consideran masculinos.

Una parte de estos colectivos que rechazan inicialmente el uso cotidiano de la bicicleta también deben ser objeto de atención en el desarrollo de la política de la bicicleta, pues representan una parte significativa de la población.

Los perfiles de personas que utilizan la bicicleta en un municipio dan numerosas pistas sobre la calidad ciclista o ciclabilidad del mismo. En ese sentido se puede enunciar una regla de oro: **la normalización de la bicicleta en un municipio es proporcional al equilibrio entre sexos y al equilibrio en edades en el uso cotidiano de la bici.** Cuando la proporción de mujeres se aproxima a la mitad de las personas que emplean este medio de transporte,



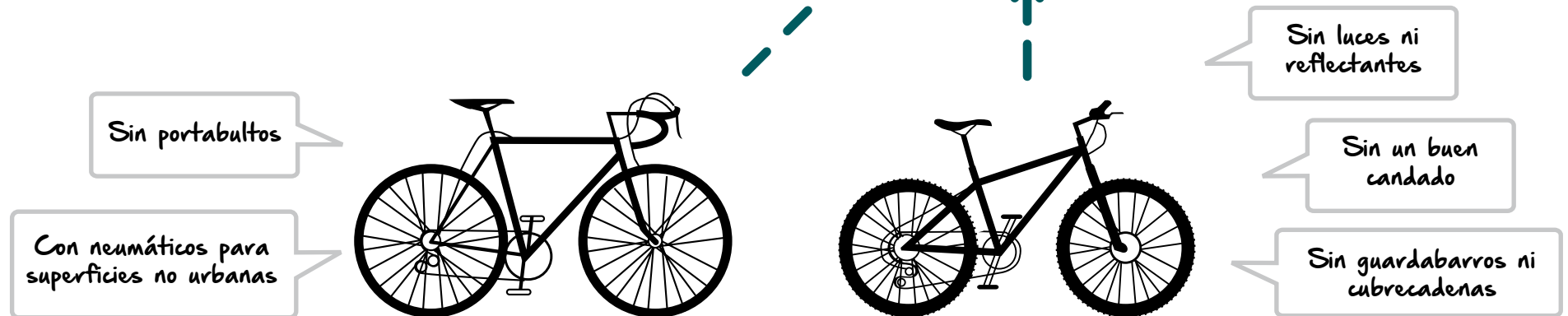
se puede afirmar que la bicicleta ha adquirido un estatus de normalidad y atractivo generalizado. Igualmente, cuando la distribución por edades de las personas que pedalean se corresponde con la que existe en el conjunto de la población, se puede afirmar que la percepción de riesgo en la bicicleta se ha reducido significativamente, de manera que los padres y madres, por ejemplo, permiten la circulación de bicicletas de los menores de modo autónomo.

### 1.8 Tipos de bicicletas para uso urbano

Otro indicador del uso de la bicicleta es el tipo de vehículo empleado. Entre la variedad de bicicletas existente, son las urbanas las que resultan más adecuadas para el uso cotidiano, pues hacen cómoda y segura la conducción y circulación, incluyendo la integrada en el tráfico motorizado. Por ello, cuando en un municipio se observa una alta proporción de bicicletas preparadas para la lluvia, la oscuridad y el transporte de cosas, se puede considerar que la movilidad ciclista está en proceso de normalización.

Para ello, dichas bicicletas urbanas reúnen una serie de características de las que carecen las empleadas en el ámbito del deporte o el paseo, como son los guardabarros y guardacadenas, los candados, las luces y los sistemas de transporte (portabultos y alforjas).

**Ilustración 10.** De las bicis recreativas y deportivas a la bici urbana.



A esa bicicleta urbana por antonomasia se vienen uniendo últimamente otros modelos apropiados para distintos perfiles de personas usuarias, desde las plegables de gran utilidad para el acceso en ascensor o la intermodalidad con el transporte colectivo; hasta las de pedaleo asistido eléctrico, para zonas de gran pendiente o para personas que transportan elementos pesados, que tienen limitaciones físicas o que realizan recorridos de gran longitud; pasando por los triciclos, apropiados para determinadas personas por edad o condición física; y las bicicletas de carga para el transporte de mercancías (véase al respecto la página web: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/hiriko-ziklismoa>).

## El marco de actuación municipal

Planes y estrategias del Gobierno de España	Planes y estrategias del Gobierno Vasco
Estrategia Española de Movilidad Sostenible	Plan de Transporte Sostenible
Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia	Estrategia Vasca de Cambio Climático
Estrategia Española de Calidad del Aire	Plan de Acción de Calidad del Aire
Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España (E4)	Estrategia Energética de Euskadi
Plan Estratégico de Seguridad Vial	Plan Estratégico de Seguridad Vial
Estrategia para la Nutrición, Actividad Física y Prevención de la Obesidad	Plan de Salud de Euskadi

### 2.1 Planes y estrategias que apuntan a la bicicleta

A lo largo de los últimos años, numerosos de los planes y estrategias aprobadas en las diferentes administraciones coinciden en considerar a la bicicleta como una herramienta útil para conseguir objetivos en sus diferentes ámbitos de actuación. Son, por tanto, un buen punto de apoyo para argumentar la necesidad de realizar políticas integrales de la bicicleta. Con independencia de las estrategias y las políticas de ámbito europeo e internacional, los principales instrumentos de referencia en la administración española y en la vasca a este respecto son:

Ilustración 11. Un paraguas vasco para la política de la bicicleta.



## 2.2 Planeamiento territorial

Se puede considerar que una varilla principal de ese paraguas es la constituida por la ordenación del territorio, que fija un marco de orientación y normativo global para las variables básicas del modelo de ciudad y de la ocupación del suelo, en el que se ha de incardinar la política de la bicicleta municipal. En ese sentido, la jerarquía reguladora se inicia con un primer documento general de referencia, las **Directrices de Ordenación del Territorio (DOT)** de la Comunidad Autónoma del País Vasco de 1997, el cual ha tenido sucesivas modificaciones y revisiones a tener en cuenta por los municipios.

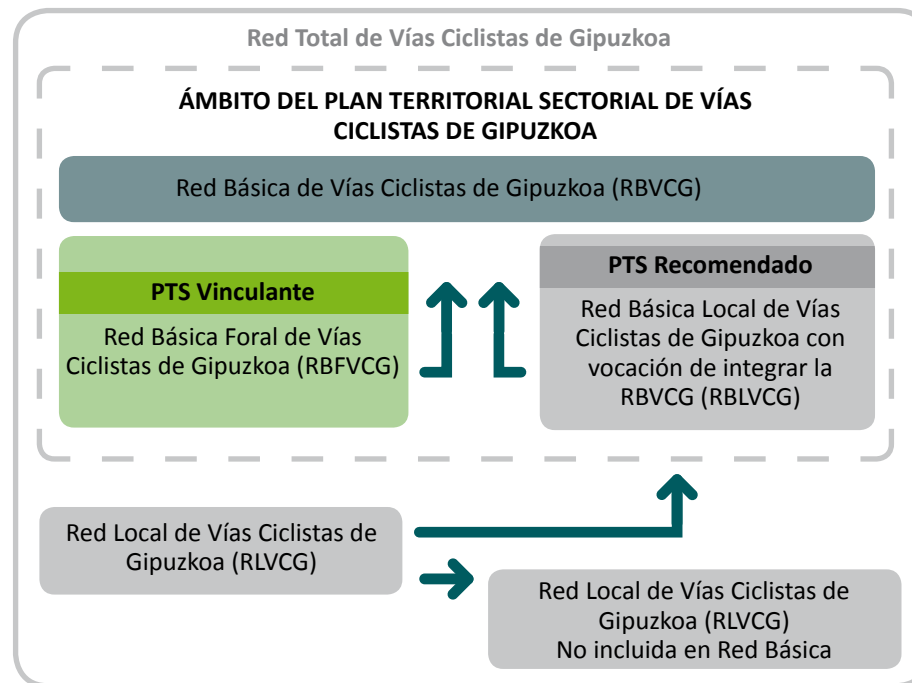
En el siguiente escalón normativo, que afecta a conjuntos de municipios, se encuentran los **Planes Territoriales Parciales (PTP)**, que tienen por objeto el desarrollo de las DOT en cada una de las quince Áreas Funcionales en las que se divide el territorio de la comunidad autónoma, en virtud de criterios geográficos, económicos y sociales. Cada uno de los municipios integrantes de un Área Funcional está condicionado por el contenido de su PTP correspondiente, sin perjuicio del ámbito competencial propio de las Entidades Locales. La movilidad intracomarcal o intermunicipal es uno de los aspectos que exigen ser abordados a esta escala.

Además, en la acción municipal, se han de tener en cuenta las prescripciones y previsiones recogidas en otros instrumentos de planificación supramunicipal como son los **Planes Territoriales Sectoriales (PTS)**, los cuales son elaborados, en el ámbito de sus competencias, por los departamentos del Gobierno Vasco o por las Diputaciones Forales.

Gipuzkoa cuenta desde 2013 con un **Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas**<sup>6</sup>, específicamente dirigido a la ordenación territorial en materia ciclista. Tal y como se puede observar en la ilustración adjunta, el Plan define la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa sumando la Red Básica Foral y la Red Básica Local, pero solo resulta vinculante en lo que atañe a los tramos, ramales y elementos funcionales de la primera subred, es decir, de la Red Básica Foral. Con objeto de garantizar la conectividad de las infraestructuras ciclistas previstas, se establecen, en cada caso, los puntos de entrada y salida de los diferentes municipios por los cuales discurren las vías ciclistas intermunicipales, y se

proponen también los itinerarios urbanos pertenecientes a las redes locales que conectan los puntos citados. Asimismo, en el apartado normativo del Plan se propone una regulación de usos y se establece la obligatoriedad de que los municipios adapten su planeamiento urbanístico, incluyendo estas vías ciclistas como “Sistema General de Comunicación Ciclista”.

**Ilustración 12.** Esquema general de integración del conjunto de viales ciclistas de Gipuzkoa en el PTS de Vías Ciclistas.



## 2.3 Planeamiento urbanístico

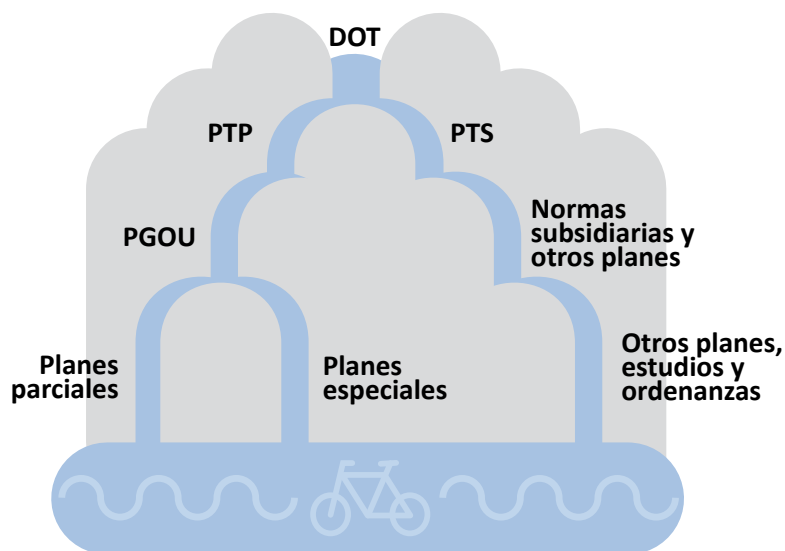
Los planes de ordenación urbana permiten a los poderes públicos optar por modelos de ciudad que ofrezcan mayor o menor facilidad y seguridad para realizar los desplazamientos en bicicleta, y para estimular o no pautas de

<sup>6</sup> <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/bidegorrien-plana>

desplazamiento sostenibles. La norma de referencia para dichos planes es la **Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo** de la Comunidad Autónoma del País Vasco (LSU), en la que se establece que una de las obligaciones de la promoción urbanística es la de dotar de “las infraestructuras de transporte público que se requieran para una movilidad sostenible”, “orientada a reducir el uso forzado e innecesario de los vehículos motorizados, dando prioridad a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente, mediante la planificación de su uso combinado” (Art. 3).

Sometida a los condicionantes derivados del planeamiento territorial al que se ha hecho alusión en el apartado anterior, la ordenación urbanística de un municipio se realiza a través de los **Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU)**. El desarrollo pormenorizado de las previsiones de estos Planes Generales se puede realizar a través de una serie de figuras establecidas en la misma LSUPV, siendo varios de gran utilidad para definir elementos de la infraestructura ciclista: **Planes Parciales, Planes Especiales y Estudios de Detalle**. De esa manera, se establece un proceso a modo de cascada, como el que se ilustra en la siguiente figura:

**Ilustración 13.** La cascada del planeamiento territorial y urbanístico.



Es en el PGOU donde se establece la ordenación estructural que debe seguir el término municipal a partir de su aprobación, lo que ofrece considerables oportunidades para la bicicleta. Desde la perspectiva de la movilidad ciclista, se pueden destacar dos aspectos que han de ser determinados por estos planes según la LSU (artículo 53):

- **La estrategia de la evolución urbana y de la ocupación de suelo** en el conjunto del término municipal.
- **La determinación de la red de sistemas generales** que asegure la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico, garantizando la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo.

Siguiendo el primer concepto, se puede elaborar un planeamiento urbanístico orientado con mayor o menor intención a la sostenibilidad y, en particular, a propiciar la movilidad peatonal, ciclista y el transporte colectivo. Las decisiones en cuanto a la distribución de las actividades en el territorio resultan determinantes para incrementar o disminuir la necesidad de desplazarse en modos motorizados o de manera autónoma (a pie o en bicicleta). Es lo que se ha denominado “urbanismo de proximidad”, cuyos elementos claves son la localización de los empleos, equipamientos y viviendas, así como la densidad y la diversidad de usos.

Por su parte, la determinación de la red de sistemas generales se encuentra detallada en el artículo 54 de la misma LSU, abriendo la posibilidad de incluir no solo la red peatonal y de vehículos en general, sino también otras opciones, como el sistema de aparcamientos (incluidos los de bicicletas), la red ciclista, la red de transporte colectivo o la red de transporte vertical (ascensores, escaleras mecánicas), que pueden también contribuir a facilitar el futuro de la bici como medio de transporte en el municipio.

Como se puede apreciar, la LSU pone en manos de los ayuntamientos una herramienta potente para favorecer la movilidad ciclista a medio y largo plazo, tal y como han sabido aprovechar varios municipios de los que se da cuenta en los recuadros adjuntos.

### **La bicicleta en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbanístico de Hernani (2011)**

El Sistema General de Comunicaciones incorpora una red ciclista y un sistema de ascensores urbanos.

Integra las pautas marcadas en el Plan de Movilidad Sostenible (2009).

Dentro de los usos de comunicaciones se incorpora el “Uso de circulación ciclista”, que consiste en los desplazamientos de las personas mediante bicicleta, y tiene el carácter de uso de servicio básico.

En los criterios de sostenibilidad ambiental en el planeamiento de desarrollo incluye:

- El fomento de la movilidad sostenible.
- El diseño del viario con criterios de calmado de tráfico.
- El diseño pormenorizado de los itinerarios peatonales y ciclistas, coordinado con espacios públicos.

En la dotación de aparcamientos se regula la dotación de aparcamientos para bicicletas.

En las parcelas residenciales (Art. 58) establece que:

- En nuevos desarrollos, renovación urbana, sustitución o rehabilitación integral, se ha de prever en el interior de las instalaciones, o de las parcelas residenciales, espacios para el aparcamiento de bicicletas,

con dotación no inferior a 1 plaza / 100m<sup>2</sup>(t), y deben ubicarse en planta baja, o en plantas bajo rasante, o en su caso en el exterior siempre que cuenten con terreno libre vinculado en propiedad.

En parcelas de actividades económicas y equipamiento comunitario (Art. 63) establece que:

- En nuevos desarrollos, renovación urbana, sustitución o rehabilitación integral, se ha de prever en el interior de las edificaciones, o de las parcelas, espacios para aparcamiento de bicicletas, con dotación no inferior a 2 plazas / 100m<sup>2</sup>(t), y podrán ubicarse en planta baja, o en plantas bajo rasante de las edificaciones, o en su caso en el exterior, siempre que cuenten con terreno libre vinculado en propiedad.

Como desarrollo de las Normas Subsidiarias, en 2013 se aprobó la Ordenanza de Edificación (BOG nº 116), en la que se contempla que entre los elementos a diseñar y ejecutar dentro de los comunes de servicio de las edificaciones residenciales, se incluya el aparcamiento de bicicletas, estableciendo las condiciones de los mismos (Arts. 1.2 – 2.8).

Por su parte, el artículo 1.2 –7.2 establece las condiciones de los locales destinados a aparcamientos para bicicletas, que deberán contar con las condiciones de acceso, dimensionamiento, etc. necesarias para alcanzar el objetivo pretendido y dar respuesta a las particularidades funcionales específicas del medio de transporte al que va dirigido.

<https://drive.google.com/folderview?id=0B-OivOval-31bVNtQVIY19yVIE&usp=sharing>

### **La bicicleta en el Plan General de Ordenación Urbana de Arrasate (2014)**

Entre los objetivos estratégicos del Plan se establece la ampliación de la red de bidegorris; además, fija un modelo de ordenación de la Red Ciclista que recoge los tres ejes principales existentes en su momento y nuevos ejes interiores. Esta ordenación viene formulada como “Viario de Circulación No Motorizada” del Sistema General de Comunicaciones.

Además, el PGOU ha distribuido todo el suelo calificado como urbano y urbanizable en diferentes ámbitos territoriales cuya ordenación pormenorizada se remite a un Plan Especial de ordenación urbana. No obstante, el PGOU señala a través de las correspondientes fichas urbanísticas del ámbito -de un modo vinculante- los usos y los aprovechamientos máximos, como puede ser el desarrollo de un bidegorri o itinerario ciclista, por formar parte del Sistema General de Comunicaciones.

<http://www.arrasate.eus/es/ayuntamiento/plan-general-urbanistico/texto-refundido-del-plan-general>

### El Plan Especial de Infraestructuras Ciclistas de Zarautz (2015)

La incorporación de la bicicleta en el viario de la ciudad se ha venido desarrollando en la última década a partir de diferentes documentos de planificación urbanística y de la movilidad. El último eslabón de ese proceso es la aprobación del Plan Especial de Vías e Infraestructuras Ciclistas de Zarautz que, como su nombre indica, forma parte de la normativa urbanística y, por tanto, es de obligado cumplimiento.

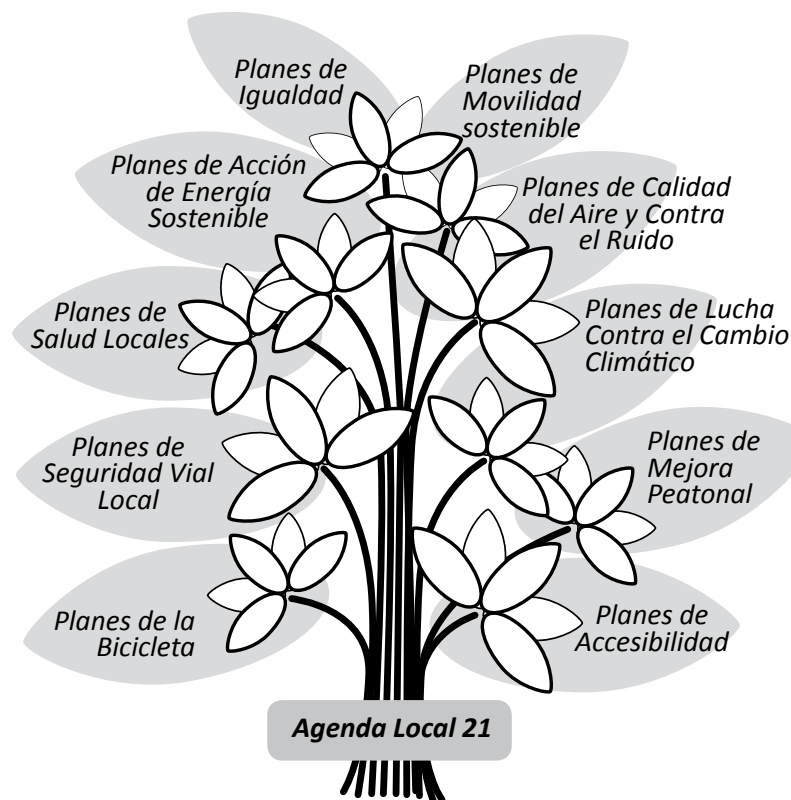
La conexión con otros recorridos y destinos establecidos para cada itinerario requiere un procedimiento de modificación del Plan Especial. Finalmente, el Plan Especial recoge una valoración económica del conjunto de las actuaciones contempladas, así como una propuesta de programación.

[http://www.zarautz.org/FTP/PLANES\\_URB/bizikleta.zip](http://www.zarautz.org/FTP/PLANES_URB/bizikleta.zip)

## 2.4 Planes Sectoriales

En las últimas décadas, las políticas municipales han tenido que gestionar nuevas demandas y retos sociales para las que los instrumentos tradicionales, como puede ser el propio planeamiento urbanístico, no tenían respuesta adecuada o, al menos, una respuesta suficientemente ágil y rápida. De ese modo, se ha ido configurando un ramillete de planes, estrategias y programas dirigidos a orientar las intervenciones municipales en aspectos como la sostenibilidad (Agenda Local 21), la accesibilidad y supresión de barreras (Planes de Accesibilidad), la igualdad de género (Planes de Igualdad), el cambio energético (Planes de Acción de Energía Sostenible), la lucha contra el cambio climático y, como luego se detallará, la modificación del modelo de movilidad (Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Planes de la Bicicleta).

**Ilustración 14.** Ramillete de planes municipales que, al margen del planeamiento urbanístico pueden contribuir a la política de la bicicleta.



Muchos de esos planes tienen raíces comunes y pueden haberse planteado simultánea o integradamente a partir de los procesos denominados Agenda Local 21. Estos procesos pretenden planificar, de forma integral y participativa, las políticas ambientales, sociales y económicas del municipio, desde la perspectiva de la sostenibilidad. Udalsarea 21 -Red Vasca de Municipios hacia la Sostenibilidad- es el foro de coordinación y cooperación interinstitucional de referencia. En la Red participan 200 ayuntamientos, así como los departamentos de Medio Ambiente y Política Territorial, y Salud del Gobierno Vasco, así como la Sociedad Pública de Gestión Ambiental, Ihobe.

Desde principios de este siglo la casi totalidad de los municipios guipuzcoanos han aprobado Planes de Acción Municipal de Agenda Local 21, cuya evaluación y seguimiento está siendo realizado por el Observatorio de la Agenda Local 21, impulsado por la Diputación Foral.

En todas las Agendas Locales se pueden encontrar metas y objetivos que directamente inciden en la búsqueda de una movilidad más sostenible y un mayor equilibrio territorial. De hecho, los problemas asociados a la movilidad y al fomento de la movilidad no motorizada, es una de las líneas estratégicas presentes en la inmensa mayoría de las Agendas aprobadas y vigentes. Es en este contexto donde se han conformado multitud de iniciativas locales a favor del uso de la bicicleta, ya sea como líneas de acción específica, o entroncadas en planes de movilidad.

#### **Oñati. Todas las herramientas convergen en la bicicleta**

- Normas Subsidiarias de Planeamiento
- Agenda Local 21
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible
- Plan de la Bicicleta
- Plan de Accesibilidad
- Plan de Movilidad Laboral
- Plan de Acción de Energía Sostenible

A lo largo de los últimos diez años, el municipio ha desarrollado un amplio abanico de instrumentos de planificación y gestión que se interrelacionan entre sí y tienen objetivos comunes como el de la sostenibilidad. La bicicleta es uno de los elementos que se incorporan a todos estos documentos y sus necesidades de infraestructura. De ese modo, el Plan de la Bicicleta no es un documento “decorativo” de la política municipal sino una pieza perfectamente integrada en la estrategia de la administración local.

<http://www.xn--oati-gqa.eus/es/servicios-municipales/urbanismo-y-ordenacion-del-territorio/plan-de-movilidad-sostenible-de-onati>

#### **La Agenda Local 21 de Legazpi y sus consecuencias para la movilidad**

El Ayuntamiento de Legazpi es uno de los primeros municipios guipuzcoanos que, tras su adhesión en 1998 a la Carta de Aalborg, inició una reflexión estratégica sobre el futuro del municipio en claves de sostenibilidad. Los procesos de reflexión que permitieron diagnosticar la situación del municipio involucraron desde sus inicios a diferentes departamentos municipales, entidades supramunicipales y actores económicos y sociales, configurando así un foro de participación ciudadana que ha permitido incidir de manera transversal en las iniciativas que se han ido implementando en el municipio a favor de la bicicleta.

Con el III Plan de Acción actualmente vigente están comprometidos diez departamentos municipales y cinco entidades supramunicipales. El Plan recoge las acciones o programas del resto de planes municipales, como el de movilidad, euskera o igualdad.

La Agenda 21 Local ha sido una herramienta que ha posibilitado realizar un diagnóstico de los diversos problemas asociados a la movilidad del municipio e incidir en ámbitos claves como son el modelo urbano o la cultura dominante de utilización del vehículo motorizado privado.

El Plan de Acción tiene perfilada una línea estratégica en relación al cambio climático, estableciendo su eje vertebrador entorno a programas y acciones que inciden en una movilidad más sostenible y favorecen el uso racional de la energía. En este marco, se contemplan actuaciones e inversiones concretas a favor de la bicicleta, tales como el diseño y ejecución programada de una red ciclista y su interconexión con la red foral, aparcabicicletas, campañas de sensibilización específica; o medidas más integrales de pacificación del tráfico, habilitación de zonas 30 o instalación de ascensores.

<http://www.legazpi.eus/es/bizi-2/desarrollo-sostenible/que-es-la-agenda-21>

## 2.5 Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), a los que últimamente se le añaden los adjetivos de “Saludable” y “Segura”, son instrumentos de acción local en los que se parte del análisis del estado de la movilidad del municipio, se identifican los conflictos existentes, se establecen objetivos de transformación y se definen las acciones que permitan alcanzar dichos objetivos. Los planes suelen contener también una programación de las inversiones y los tiempos de ejecución de sus programas y acciones.

Más de 30 municipios guipuzcoanos de muy diferente tamaño y tipología se han dotado, de algún modo, de este tipo de planes para abordar la movilidad del municipio. El proceso de formulación concreta de este tipo de planes viene siendo muy diferente. Muchos de ellos devienen de la reflexión estratégica emprendida en los procesos de elaboración de las Agendas 21 Locales. Otros han servido para integrar coherentemente diferentes programas y acciones emprendidas en relación con el tráfico urbano y el espacio público. Y otros han nacido como oportunidad para profundizar en el diagnóstico de la movilidad del municipio y los impactos asociados, permitiendo establecer así unos objetivos concretos encuadrados en un Plan.

Las características y el tamaño del municipio determinan en muchos casos la complejidad del diagnóstico y de las propuestas, pero son también las necesidades percibidas en cada lugar en cuanto al uso y comportamientos en el espacio público las que determinan el alcance de este tipo de planes<sup>7</sup>. Es en este marco en el que se desarrollan los programas de mejora de las condiciones de la movilidad ciclista y de fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, los cuales forman parte imprescindible de cualquier Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

<sup>7</sup> En 2004 el IHOBE publicó la “Guía práctica para la elaboración de planes municipales de movilidad sostenible”: <http://www.ihobe.eus/Publicaciones/ficha.aspx?IdMenu=750e07f4-11a4-40da-840c-0590b91bc032&Cod=01d13f76-800f-4f4c-ba70-3bec8d392ead&Idioma=es-ES&Tipo=>), que puede ser útil de cara a la reflexión local sobre el alcance de dichos planes y su adaptación a los rasgos de cada municipio.

### Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Irún

Tiene su origen en las propuestas de la Agenda 21 y en otros planes y documentos anteriores. Ha sido eje vertebrador en la elaboración del Plan General de Ordenación Urbana y su posterior desarrollo.

Las actuaciones previstas en el PMUS tienen como objetivo incidir en las tendencias de movilidad de la población irundarra, buscando un nuevo equilibrio entre los modos de transporte a favor de aquellos con menor gasto energético, una estructura de ciudad más compacta y un sistema de transporte público que permita un acceso desde las nuevas zonas residenciales o de trabajo hasta el centro de la ciudad, los centros de barrio o los puntos de intercambio de transporte.

El Plan establece tres grandes líneas de trabajo:

- las infraestructuras peatonales, ciclistas, viarias o las actuaciones sobre los estacionamientos.
- la planificación y gestión de los sistemas de transporte y que incluyen actuaciones destinadas a potenciar y mejorar el transporte público o se dirigen a colectivos específicos de usuarios del transporte (colegios, mundo laboral, personas con movilidad reducida, etc.).
- los nuevos desarrollos de la ciudad.

En el Plan cobra especial importancia la potenciación de los modos no motorizados (peatones y ciclistas). Respecto a la movilidad ciclista, se establecen siete programas específicos centrados en actuaciones concretas en los itinerarios urbanos existentes que permitan a su vez configurar una red de itinerarios ciclistas urbanos mediante otras actuaciones y tramos necesarios, así como su enlace e integración en la Red Foral de vías ciclistas. Estas previsiones se complementan con una red de aparcamientos de bicicletas y la mejora de la intermodalidad.



Además, el Plan recoge programas de formación y educación específicos en el aprendizaje del uso de la bicicleta, o la potenciación de la autonomía y seguridad vial en la comunidad escolar, etc.; así como medidas dirigidas a incidir en la movilidad a los centros de trabajo o comerciales.

<http://movilidad.irun.org/index.php?lang=es>

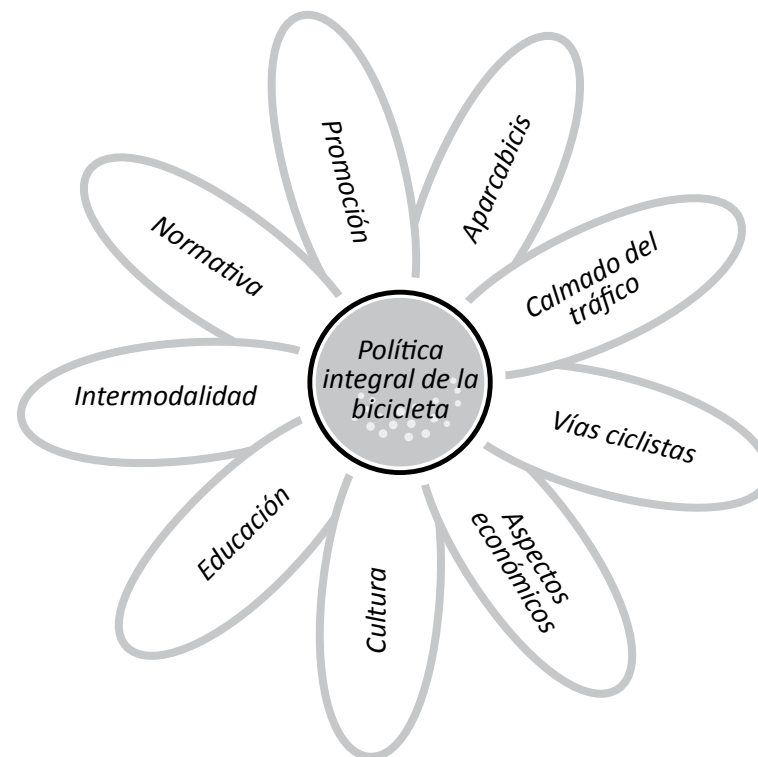
## 2.6 Planes de la Bicicleta y de Mejora Peatonal

En ocasiones, los gobiernos locales han considerado que el enfoque, las fechas de elaboración o el nivel de detalle de las propuestas del planeamiento urbanístico o, incluso, de los propios Planes de Movilidad Urbana Sostenible, no se correspondían con las necesidades de afrontar los problemas de la movilidad ciclista o, más en general, de la movilidad no motorizada, en sus respectivos municipios. Por ese motivo, han elaborado planes específicos para la bicicleta y/o el peatón, bajo diferentes denominaciones: Plan Director de la Bicicleta, Plan de Potenciación de la Bicicleta, Plan de Bidegorris, Plan de Modos no Motorizados, etc.

Los contenidos de estos documentos suelen estar centrados en dos grandes campos: las infraestructuras y la promoción entendida de un modo amplio, es decir, como conjunto de estrategias dirigidas a reducir los obstáculos normativos y culturales que restringen el uso de estos modos de desplazamiento.

Se trata, en definitiva, de establecer una POLÍTICA INTEGRAL DE LA BICICLETA y, en su caso del peatón, en la que se incluyan toda la gama de medidas que permiten paliar los condicionantes y barreras que, en la actualidad, encuentra la movilidad ciclista (y peatonal).

Ilustración 15. La margarita de la política de la bicicleta.



Con respecto a las bicicletas, los planes suelen atender la conformación de una red segura y cómoda para su circulación, lo que puede suponer diferentes tipologías de vías ciclistas y medidas de calmado del tráfico, pero también se extienden a la creación de redes de aparcabicis y propuestas relacionadas con la combinación con el transporte colectivo. Algo semejante ocurre cuando los documentos se enfocan también a la mejora peatonal, lo que supone repensar el viario para que los desplazamientos a pie sean cómodos y seguros, verificándose el cumplimiento de la legislación de seguridad en cuanto a los itinerarios peatonales; y, también, repensar el espacio público como lugar de convivencia, estancia peatonal, juego, comunicación, etc.

### **Plan de la Bicicleta de Tolosa. Red de bidegorris y programas de promoción de la bicicleta (2005)**

Se trata de una propuesta integral de políticas a desarrollar en el municipio en relación con la bicicleta. Además de una red ciclista, recoge un amplio programa de promoción de este vehículo como medio de transporte cotidiano. El Plan se formuló como documento propositivo y de referencia en los instrumentos de planificación urbanística y para su inserción/integración en el Plan de Movilidad Sostenible.

El núcleo central del trabajo es la red de vías ciclistas del municipio, dirigida a completar los tramos existentes en su momento, dándoles continuidad y obteniendo una red ciclista integral, capaz de conectar las zonas y equipamientos más importantes de la ciudad. El Plan dirige su mirada también a otras actuaciones que favorecen el uso de la bicicleta, como la peatonalización de amplias zonas del centro y la planificación de itinerarios peatonales, el servicio urbano de autobús, la regulación del aparcamiento para automóviles o medidas de calmado de tráfico.

El Plan incluye los criterios de diseño de las infraestructuras y su programación, incluyendo la red de aparcamientos para bicicletas. También se contemplan/proponen/estudian medidas de complementariedad con el transporte colectivo, así como propuestas relativas a las normativas, la promoción, la educación y la formación vial.

El Plan ha servido de base para la toma de decisiones en materia de movilidad ciclista en las últimas legislaturas.

### **Plan de Movilidad Peatonal y Ciclista de Errenteria (2015)**

Objetivos:

- Identificar las necesidades peatonales y ciclistas.
- Generar alianzas entre estos dos modos de transporte.
- Ofrecer seguridad y calidad en los desplazamientos peatonales.
- Garantizar una red ciclista segura, eficaz y atractiva a coste mínimo.
- Lograr un objetivo de captación de un 5% de los viajes en bicicleta, sin perder la cuota de los desplazamientos peatonales o en transporte público.
- Mejorar el espacio público, el medio ambiente y la calidad de vida.
- Aumentar el grado de sensibilización y participación en la gestión de la movilidad.

Propuestas:

- Red peatonal preferente y de directrices orientadas a solventar las problemáticas detectadas en la citada red.
- Encaje urbano de la red ciclista que se propone, así como de las diferentes tipologías de vía propuestas en cada caso. Los itinerarios estructurantes de la red configuran la Red Principal y aquéllos itinerarios más periféricos y relacionados con el ocio y el esparcimiento conforman la Red Secundaria.
- Amplio abanico de acciones complementarias para el fomento y uso de la bicicleta, incidiendo en ámbitos como los aparcamientos o guarda bicicletas, la sustracción de este tipo de vehículos, u otros relacionados con la normativa circulatoria, la educación y formación.

<http://ingurumena.errenteria.eus/index.php/es/tematica-ambiental/movilidad/160-plan-de-movilidad-ciclista-y-peatonal-de-errenteria>



# 3

## Gestión integrada y participación social

### 3.1 Coordinación entre departamentos y entre administraciones

Como se ha indicado más arriba, la bicicleta genera una multiplicidad de beneficios individuales y colectivos que desborda el campo de la movilidad y se extienden a un numeroso grupo de políticas públicas. Por ese motivo, la política de la bicicleta no debe ni puede realizarse en exclusiva desde un único departamento de la administración, sino desde todos los ámbitos con capacidad de incidir en el uso de este medio de transporte.

En el caso de los ayuntamientos, esa coordinación entre departamentos tiene el reto de superar la cultura tradicional de muchas administraciones, basada en un reparto estricto y jerárquico de las competencias. En el campo de la movilidad, son muchas veces los departamentos o concejalías de mayor peso presupuestario, como los de urbanismo o los de obras, o con una capacidad de gestión más directa, como la guardia urbana, los que toman las decisiones más trascendentales.

Sin embargo, como ya se ha señalado, la movilidad requiere ser mirada desde múltiples perspectivas, avanzando a través de las aportaciones de muchas,

por no decir todas, las áreas y concejalías. Esto supone crear nuevas dinámicas de funcionamiento interno, de trabajo conjunto que no suelen ser habituales en muchas administraciones: reuniones de coordinación, documentos compartidos, decisiones colegiadas.

Es preciso que el esfuerzo municipal en este ámbito parta de un diagnóstico previo de cuál es la situación de la movilidad ciclista en el municipio, sus condicionantes, las oportunidades existentes, etc; que permita posteriormente la definición de unos objetivos que orienten la actuación, de los que se derive un plan de actuación para un determinado horizonte temporal.

Aún tratándose de un área de trabajo transversal, el éxito de una política ciclista local requiere de la existencia de un liderazgo político y técnico en el seno del municipio, con una visión general de todo lo que afecta a la movilidad ciclista, y responsabilizado, al menos, de difundir la importancia de la bicicleta y desempeñar la función de enlace para todo lo relacionado con este ámbito.

Por otra parte, este proceso interdepartamental se va a encontrar en muchas ocasiones con ciertos rechazos y resistencias. Para salvar estas situaciones resulta imprescindible un apoyo político claro, crear una base interna y externa de aliados, así como sensibilizar a todo el equipo de gobierno y a los técnicos implicados respecto a los beneficios ligados al nuevo modelo de movilidad propugnado.

### 3.2 Liderazgo y compromiso

Para que las administraciones locales puedan adquirir mayor legitimidad para impulsar y coordinar una política ciclista, es importante que ofrezcan muestras de compromiso en la modificación de sus propias pautas de abordar la movilidad.

Las necesidades de movilidad de los propios servicios (paquetería, correo interno, suministros, etc.), de las personas que tienen la responsabilidad política, de la plantilla y de las personas que acuden a sus instalaciones, es una primera oportunidad para mostrar el cambio de rumbo hacia pautas más ciclables y sostenibles de movilidad.

Para ello, lo ideal sería elaborar y ejecutar un Plan interno de Movilidad Alternativa que contemplara todo el espectro de factores relacionados, al tiempo que articulara una batería integral de acciones a implementar.

En caso de que esto no sea posible, cabe efectuar un planteamiento más modesto a través del despliegue de medidas tales como:

- Estimular los medios activos y sostenibles de desplazamiento y disuadir el uso de los motorizados privados en el acceso a los centros municipales de actividad.
- Realizar campañas de fomento del uso de la bicicleta entre el personal y representantes políticos.
- Instalar aparcabicis protegidos y cómodos en los equipamientos municipales, tanto para el público en general, como para el personal.
- Crear un parque de bicicletas de servicio adecuado a las necesidades de cada centro de trabajo y tipo de actividad.
- Ofrecer incentivos periódicos al personal municipal que acude al centro de trabajo en bicicleta, tales como material ciclista (prendas adaptadas al ciclismo y cotidiano, complementos...), juego básico de herramientas, hinchadores, mantenimiento anual de la bicicleta en un taller local, etc.
- Efectuar los servicios de mensajería y paquetería, a través de bicicletas y ciclos.
- Crear patrullas ciclistas en el seno de la Guardia Municipal.

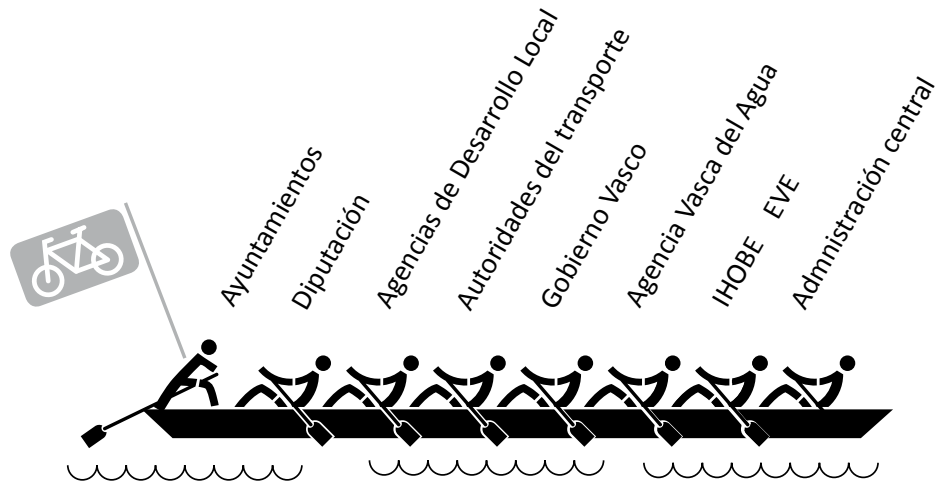
Esta labor ejemplarizante debe tener su correlato económico; como se ha planteado en algunos municipios, un orden de magnitud adecuado para desarrollar una política ciclista local es el que corresponde a unos 10-12 euros por habitante.

**Ilustración 16.** La combinación de ideas de los distintos departamentos facilita la “lluvia o sirimiri de bicicletas”.



Pero las competencias en movilidad no se acaban en el marco de los ayuntamientos. Otras administraciones e instituciones públicas tienen también responsabilidades reguladas en este campo y, por lo tanto, pueden remar en el mismo rumbo y de manera acompañada, o remar cada uno en un rumbo diferente y descoordinado del resto. Por ello se requiere, también en este caso, una renovada cultura interadministrativa, que establezca protocolos y herramientas de comunicación comunes, capaces de vencer las potentes barreras y, a veces, desconfianzas, que existen entre todas ellas.

**Ilustración 17.** Todas las administraciones remando con el mismo rumbo.



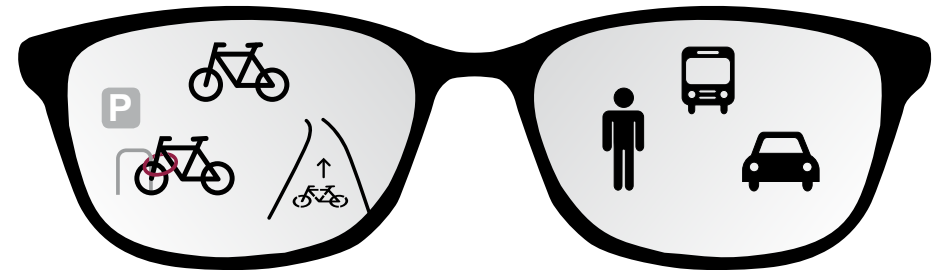
Todos estos esfuerzos compartidos entre departamentos de una misma administración y entre administraciones diferentes requieren, evidentemente, recursos y equipos de personas dedicando tiempo a la tarea, algo que a corto plazo puede parecer que da magros resultados pero que, a la larga, es mucho más eficaz que la acción aislada de cada una de ellas.

### 3.3 Seguimiento y evaluación

Una de las tareas más ignoradas pero efectivas de las políticas públicas es la del seguimiento y la evaluación de las actuaciones realizadas, a la luz de los objetivos y programas previstos. Sobre todo en tiempos de escasez de recursos, las administraciones presupuestan de modo ajustado las intervenciones, pero raramente planifican su seguimiento y evaluación. Se pierde así un conocimiento colectivo que permitiría avanzar tanto a la propia administración como a otras que pudieran tener medidas o procesos semejantes.

Es de gran valor que la evaluación y el seguimiento puedan ser también procesos comunicados y participados, en los que la mirada de la ciudadanía acompañe y contraste las miradas técnicas y políticas.

**Ilustración 18.** Herramientas para mirar el proceso de normalización de la bici.



La evaluación y el seguimiento son importantes en todo tipo de intervenciones municipales, desde los proyectos de obra (infraestructuras ciclistas, aparcabicis) hasta las campañas de promoción, pasando por los propios planes de movilidad o de la bicicleta. Registrar el antes y después de las actuaciones en la vía pública, no es frecuente, a pesar de que no requiere un esfuerzo excesivo sino, sobre todo, una actitud de anticipación y de valorización de la acción pública.

### 3.4 Observatorios de la Bicicleta

Una manera, de sistematizar el seguimiento de la movilidad ciclista es la de constituir un Observatorio de la Bicicleta, del Peatón y la Bicicleta, o de la Movilidad Sostenible, es decir un nodo de comunicación, reflexión y proposición relacionada con esos medios de desplazamiento.

Estos Observatorios, por sus exigencias de recursos, no suelen ser una opción realista para muchos municipios pequeños, pero pueden ser sustituidos por la consideración especial de la bicicleta, el peatón y la movilidad sostenible en los indicadores de las Agendas Locales 21.

Además, aunque no se haga a través de dispositivos sofisticados, caben realizar ciertas labores de seguimiento de la realidad de la movilidad ciclista y de sus servicios e infraestructuras, como puedan ser: los conteos de ciclistas; exámenes periódicos de las condiciones de ciclabilidad existentes; evolución y estado de la red ciclista; evolución, estado de conservación y niveles de ocupación del parque de aparcabicis, accidentalidad, sustracciones, etc. Para ello se puede contar con la colaboración de las personas usuarias, establecimientos especializados y organizaciones ciclistas, que en muchas ocasiones disponen de un excelente conocimiento de la realidad local.

#### Observatorio de la Bicicleta de Donostia-San Sebastián

Es un instrumento coordinado entre el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián, Fundación Cristina Enea Fundazioa y la Asociación de Ciclistas Urbanos/as, Kalapie. Su gestión corre a cargo de la Fundación Cristina Enea, y su objetivo es facilitar, fomentar y mejorar las condiciones del uso de la bicicleta en la ciudad. Igualmente, realiza una labor de seguimiento y análisis de la movilidad ciclista, y además da voz a la ciudadanía y canaliza sus preguntas, quejas y sugerencias. Además, en sus instalaciones alberga un fondo documental a disposición de la ciudadanía, relativa al uso y disfrute de la bicicleta.

El Observatorio publica anualmente una memoria en la que se detallan los avances de la movilidad ciclista y analiza las opiniones, quejas y sugerencias recibidas de la ciudadanía cada año.



<http://www.observatoriodelabicicleta.org>

<http://www.donostiamovilidad.com>

<http://www.cristinaenea.org>

<http://www.kalapie.org>

Un Observatorio de la Bicicleta algo diferente es el que tiene la Diputación Foral para evaluar y seguir el desarrollo de la Red Foral de Vías Ciclistas. Su utilidad para los municipios es doble. Por un lado permite comprender mejor la evolución general del uso de la bicicleta y sus infraestructuras en términos generales, pero también puede servir para analizar situaciones y contextos particulares, tramos de vías peatonales y ciclistas concretos, que faciliten la reflexión sobre las iniciativas propias y las maneras de abordar conflictos y dificultades locales.

#### **Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa**

La Diputación Foral dispone desde 2007 del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, servicio técnico propio que realiza un seguimiento y evaluación del uso de la red foral de vías ciclistas y de la movilidad ciclista.

Estas labores nutren y orientan las actuaciones de construcción, conservación y promoción de vías ciclistas emprendidas por la Diputación.

Sus principales tareas son:

1. Evaluación anual del uso ciclista y peatonal.
2. Análisis de los tipos de usuarios.
3. Entrevistas anuales de satisfacción a las personas usuarias.
4. Mantenimiento y calibrado del sistema de contadores automático. Conteos manuales de contraste.

<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/behatokia>

### **3.5 Participación social**

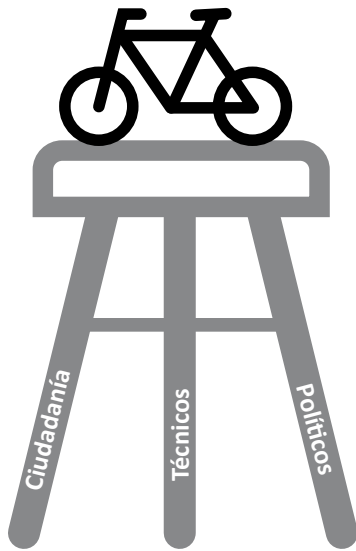
Hay ya un elevado consenso internacional sobre la conveniencia de considerar el cambio del modelo urbano de desplazamientos como un proceso en el que se ha de alumbrar una nueva cultura de la movilidad. No se trata únicamente de modificar las infraestructuras para hacerlas, en este caso, más amistosas para la bicicleta, sino de extender nuevos comportamientos y hábitos en el modo en el que nos desplazamos. Así lo consideró en 2007 la propia Comisión Europea, cuando aprobó un Libro Verde con el expresivo título “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”<sup>8</sup>.

Al tratarse de cambios de raíz cultural, parece evidente que han de acompañarse al sentir ciudadano; no se pueden imponer desde arriba, sino incorporarlos a través del debate y la participación social. Eso explica también el motivo por el cual las experiencias de más éxito en la transformación del modelo de movilidad han sido fruto de esfuerzos realizados desde tres vectores: los responsables políticos, los técnicos y la ciudadanía.

Es lo que se puede denominar como el “taburete” del éxito en las políticas de movilidad sostenibles, en las que se incluyen la de la bicicleta. Hacen falta responsables políticos con visión de largo plazo, receptivos a las demandas ciudadanas y con valentía para acometer cambios; cuerpos técnicos con sensibilidad para aplicar nuevos criterios de tratamiento del espacio público o de gestión de los recursos municipales; y ciudadanía organizada, capaz de expresar y reclamar nuevas ideas.

<sup>8</sup> Comisión de las Comunidades Europeas. COM (2007) 551 final.

**Ilustración 19.** El taburete del éxito en las políticas de la bicicleta.



Sin el concurso de cualquiera de las tres “patas” del taburete, lo más probable es que las medidas se diluyan, aunque es cierto que pueden existir otros apoyos, como los que pueden ofrecer los agentes económicos o los medios de comunicación. En consecuencia, una de las facetas clave de las políticas municipales de la bicicleta es establecer dinámicas participativas, lo más amplias y estables posibles. De nuevo, la aparente complejidad de los procesos participativos no debe suscitar rechazo, sino servir de acicate para hacer los deberes y garantizar los resultados. Así lo han entendido numerosos municipios que tienen de manera estable foros, consejos consultivos o asesores, y mesas de participación que tratan los asuntos relacionados con la movilidad; en algunos casos dentro de esquemas más amplios como los foros de participación de las Agendas Locales 21, pero en otros específicamente vinculados a la toma de decisiones en esta materia. Este es el caso del Consejo Asesor de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián y, en el ámbito foral, del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

Cabe impulsar otros planteamientos de participación ciudadana más acordes con determinadas realidades municipales, como puedan ser:

- Identificar a los agentes locales y ciudadanos interesados por la movilidad ciclista.
- Realizar una reunión pública anual para presentar los proyectos municipales en este ámbito y recoger las sugerencias y opiniones de la ciudadanía.
- En caso de que existan grupos locales relacionados con la movilidad ciclista, celebrar encuentros periódicos con ellos a fin de dialogar y conocer sus reivindicaciones y puntos de vista.
- Subvencionar las actividades de fomento del ciclismo cotidiano, promovidas por entidades locales sin fin de lucro.

Como colofón de lo dicho hasta ahora, no está de más recordar que las entidades ciudadanas que trabajan a favor de la bicicleta son un aliado imprescindible del cambio, mereciendo el respeto y el apoyo municipal.



### **Consejo Asesor de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián**

Este órgano permanente de participación refuerza las relaciones entre las instituciones municipales y las entidades ciudadanas, permitiendo intervenir en la planificación, el seguimiento y las propuestas sobre movilidad. Fue creado en el año 2000 y en el mismo participan diversas organizaciones vinculadas directa o indirectamente con la movilidad, entre las que se incluye la Asociación de Ciclistas Urbanos/as, Kalapie.

Ha sido un espacio de encuentro imprescindible para el debate y la aplicación de las políticas de movilidad que han cambiado la ciudad y que hoy tienen el reconocimiento interno e internacional.

### **Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa**

Constituido en 2008 está en la actualidad adscrito al Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral. Es el órgano consultivo y asesor en materia de política de la bicicleta en Gipuzkoa, abierto a la integración de todas las sensibilidades existentes en el seno de la sociedad guipuzcoana.

Entre sus funciones están:

- Asesorar la elaboración y desarrollo de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.
- Efectuar y elaborar propuestas sobre anteproyectos normativos, planes y proyectos relacionados con la movilidad ciclista.
- Asesorar y proponer medidas en temas de educación que tengan como finalidad orientar y sensibilizar a la sociedad guipuzcoana en el uso de la bicicleta.
- Promover la participación ciudadana en materia de movilidad ciclista.

<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/bizikletaren-kontseilua>

## Infraestructuras ciclistas

Dos preguntas básicas deben ser formuladas antes de plantearse qué tipo de infraestructura es más oportuna en cada municipio: para qué y para quién se crea o adaptan las vías existentes. No son idénticas las necesidades de la infancia, que las de los varones adultos acostumbrados a circular en bicicleta en el tráfico; no son iguales las condiciones atractivas para el paseo en bicicleta que las que requiere un desplazamiento ciclista al trabajo. Y tampoco son idénticas las condiciones topográficas, de intensidad del tráfico motorizado o de cultura ciudadana que existen en cada municipio.

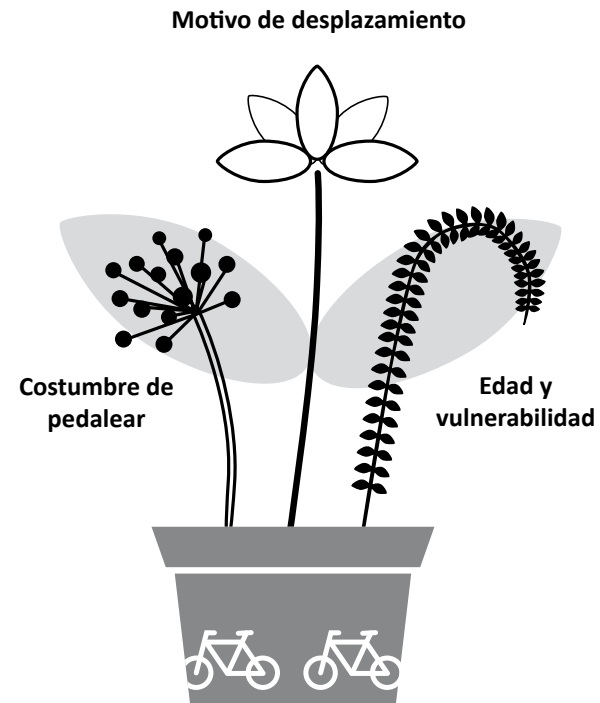
**Ilustración 20.** El perfil de las personas a las que se destina la infraestructura.

### 4.1 Para qué y para quién. Qué infraestructuras

Dado que la bicicleta es un vehículo, la primera cuestión que cabe plantearse es si requiere una infraestructura especial para su circulación y aparcamiento o si, por el contrario, le basta adaptarse o adaptar las vías que emplea el conjunto de vehículos.

La mayoría de la opinión pública considera que, para promocionar la bicicleta o para animarse a pedalear, es requisito imprescindible mejorar las condiciones de seguridad de este vehículo, lo que tiende a propiciar la identificación entre seguridad ciclista e infraestructuras segregadas.

Además, el éxito de algunas redes de infraestructuras segregadas al incrementar el uso de la bicicleta ha contribuido a asociar la política de la bicicleta con creación de “carriles bici” o “bidegorris”. El asunto es, sin embargo, más complejo. La reflexión sobre las vías que han de utilizar las bicicletas es una parte fundamental de la política ciclista pero, como se indicó anteriormente, no es la única.



Una vez definidos los objetivos y los perfiles de personas que se pretende que utilicen las bicicletas, será más sencillo establecer cuáles son las mejores opciones para desarrollar una infraestructura ciclista adecuada.

La Diputación Foral de Gipuzkoa lanza anualmente una convocatoria de subvenciones dirigida a los ayuntamientos, para la redacción de proyectos de construcción de vías ciclistas y peatonales que formen parte de la red municipal, así como para la ejecución de obras de construcción y mejora de estas vías.

Por otra parte, existen distintos programas de la Comisión Europea que pueden proporcionar subvenciones a los proyectos municipales de infraestructuras viarias ciclistas (CIVITAS, Horizon 2020...).

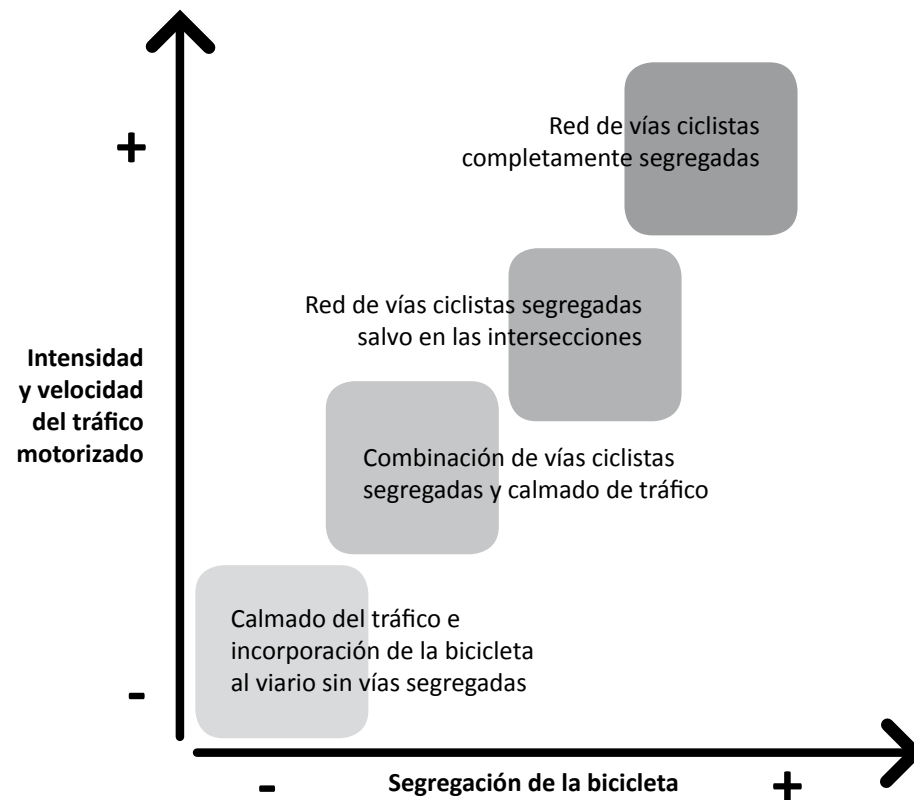
#### 4.2 Los modelos de redes ciclistas

Un conjunto de vías ciclistas o calzadas acondicionadas para el uso ciclista, con sus correspondientes intersecciones define un itinerario para bicicletas entre un origen y un destino determinado. Y la suma de los diferentes itinerarios configura la red ciclista o red de vías ciclistas. La selección de las modalidades de vías ciclistas determina distintos modelos de redes, con sus ventajas e inconvenientes en cada caso.

Los modelos de redes ciclistas describen un amplio arco de opciones que van desde la segregación completa de la bicicleta en vías e incluso intersecciones (resueltas mediante pasos a desnivel), como es el caso de algunas actuaciones desarrolladas en la mitad del siglo pasado en varias ciudades europeas, como Stevenage en el Reino Unido; hasta la integración completa de la circulación ciclista en el viario general, aplicando exclusivamente medidas de calmado del tráfico, como ocurre en los centros de varias poblaciones italianas, como Ferrara.

En la mayoría de las ciudades, sin embargo, se ha optado históricamente por opciones mixtas, es decir, opciones que segregan a las bicicletas en determinadas vías y que las integran en el resto, allí donde es posible la convivencia con los vehículos motorizados debido a la moderación de su número y velocidad.

**Ilustración 21.** La relación entre el tráfico motorizado y la segregación de la bicicleta.



Aunque existe una amplia gama de opciones de segregación, de integración y de aplicación de medidas de calmado del tráfico, se puede realizar una primera aproximación a las ventajas e inconvenientes de las dos soluciones, con el fin de establecer una estrategia adecuada en cada municipio.

	Ventajas	Inconvenientes
Vías ciclistas segregadas salvo en las intersecciones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Percepción de seguridad elevada.</li> <li>• Comodidad de circulación ciclista elevada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño complicado de las intersecciones, sobre todo para los cruces peatonales.</li> <li>• Encaje difícil de las paradas del transporte colectivo.</li> <li>• Coste elevado.</li> <li>• No pueden cubrir todas las calles de una ciudad.</li> </ul>
Integración de la bicicleta en el viario con medidas de calmado del tráfico.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flexibilidad en el uso ciclista de las vías.</li> <li>• Facilidad elevada para el diseño y la ejecución, sobre todo en las intersecciones.</li> <li>• Coste reducido.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ofrecen una imagen menos segura, sobre todo para las personas vulnerables y las no acostumbradas a circular entre vehículos motorizados.</li> </ul>

El éxito de la red ciclista de Donostia-San Sebastián ha tenido una considerable influencia en la aplicación de su modelo en otros municipios de Gipuzkoa, aunque no siempre resultara apropiado para alcanzar los fines previstos. Partiendo de unos niveles iniciales de uso de la bicicleta muy bajos, dicho modelo se apoyó hasta hace relativamente pocos años, en la construcción de vías ciclistas segregadas del tráfico motorizado salvo en las intersecciones, y poco separadas en general del peatonal. Además, se optó por desarrollar la infraestructura ciclista segregada combinando los dos sentidos de circulación en una sola vía bidireccional.

En Zarautz, la recuperación de la bicicleta ha seguido un modelo diferente, en primer lugar por que es uno de los pocos municipios vascos que siempre ha mantenido un nivel no desdeñable de uso urbano de la bicicleta. Se puede afirmar que la expansión del uso de la bicicleta fue mucho más allá del primer

bidegorri, en un proceso en el que se incorporaron todos los grupos de edad y, en particular, el de los menores, los cuales empezaron a acudir a sus centros educativos empleando no solo dicha infraestructura segregada, sino el resto de las calles del municipio. El desarrollo posterior de la red ciclista está reforzando el carácter pro-bici del municipio guipuzcoano en el que la bicicleta juega un mayor papel en la movilidad. Hay que resaltar también que el modelo de segregación inicial de la red ciclista está dando paso a intervenciones de mayor integración de las bicicletas en el tráfico, a través de acondicionamientos específicos del viario y calmado del tráfico.

Sea cual sea el modelo de red ciclista elegida, es preciso que su diseño incorpore trazados directos, cómodos, seguros, coherentes e intuitivos, para maximizar su uso y evitar accidentes.

### 4.3 La relación bicicleta-peatón

Los conflictos surgidos en los últimos años entre las bicicletas y los peatones, en todos los lugares en los que se ha recuperado el uso ciclista, son consecuencia natural de la aparición de un nuevo actor del espacio público, pero también de una serie de desajustes y enfoques que deben ser revisados en aras de establecer la jerarquía de la movilidad señalada en el primer capítulo de esta obra.

Esos desajustes y enfoques se han traducido en el uso de los espacios peatonales por parte de los ciclistas, afectando a la comodidad y la seguridad del uso peatonal y poniendo en jaque un aspecto todavía más importante, pero menos apreciado, de dichos espacios: el carácter no circulatorio, la función social compleja y diversa de las aceras y otros espacios públicos. Hay que resaltar que, por ejemplo, **las aceras no deben ser concebidas como el espacio de la circulación, ni siquiera de la “circulación” peatonal**, sino el espacio de las relaciones de ciudadanía y de convivencia, en la que deben caber el caminar, el estar, el conversar o el jugar. La introducción de vehículos en dichos espacios se salda con su transformación en espacios circulatorios a expensas de las demás funciones urbanas que lo caracterizan.

Entre los factores que han alimentado la aparición del conflicto están los siguientes:

- la falta de cumplimiento de la normativa de seguridad vial, que establece claramente que en las aceras no pueden circular vehículos.
- la confusión generada por algunas ordenanzas municipales que han establecido que las bicicletas pueden circular en aceras con una anchura determinada.
- el desequilibrio en el empoderamiento, creado a través de los discursos políticos y sociales, de las personas que van en bicicleta frente a las que caminan.
- la mayor fuerza organizativa de las asociaciones ciclistas frente a las peatonales.
- los errores en la concepción y diseño de las infraestructuras ciclistas y peatonales, asociados casi siempre a la falta de consideración de las necesidades peatonales que, lejos de mejorar simultáneamente, muchas veces empeoran; y a la falta de voluntad institucional para reducir el espacio dedicado a los vehículos motorizados, prefiriendo optar por diseñar el viario ciclista sobre el espacio peatonal.

#### **Los errores frecuentes en la infraestructura ciclista que nutren los conflictos entre peatones y ciclistas**

- a. Ocupación del espacio peatonal por las nuevas vías ciclistas.
- b. Desequilibrio en el reparto del espacio entre los vehículos y las aceras.
- c. Falta de consideración del peatón en las intersecciones conjuntas con los ciclistas.
- d. Posición equivocada de la vía ciclista respecto al espacio peatonal y la calzada.
- e. Excesiva propensión a implantar esquemas circulatorios con calles de sentido único, que incrementan los recorridos de las bicicletas y estimulan que éstas atajen aprovechando las aceras.

En definitiva, la bicicleta puede morir de éxito si no sabe ganarse para su mismo proyecto a su más sólido aliado potencial: el peatón.

#### **4.4 Modalidades de vías ciclistas**

Bajo la expresión popular de “**bidegorri**” o de “**carril bici**” se encuentran numerosas maneras de facilitar la circulación de bicicletas. Esas modalidades surgen de la variedad de situaciones en las que es necesario conformar un espacio para las bicicletas en el viario. No es una cuestión baladí. Cada modalidad presenta ventajas e inconvenientes para las personas que las utilizan o para los otros vehículos y peatones; además, su coste y su relación con el espacio público en el que se inscriben también resultan ser muy diversos.

La propia experiencia en la ejecución de vías ciclistas ha ido ampliando y depurando las opciones para su diseño y, consiguientemente, ha ido enriqueciendo y precisando el vocabulario utilizado, llegando finalmente a formar parte de las normativas. Hasta principios de este siglo y, sobre todo, con la aprobación en 2001 de una modificación de Ley de Tráfico y Seguridad Vial (véase el recuadro), no se dispuso de un abanico de definiciones normativas. Desde entonces, el vocabulario ha evolucionado ligeramente en el ámbito foral y en algunas regulaciones municipales.

Así, la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2007) adaptó el vocabulario a las necesidades de su red y algunas regulaciones municipales también han procedido de la misma manera, como es el caso de Zarautz, que aprobó en 2015 un Plan Especial de Vías e Infraestructuras Ciclistas, en el que se depura el vocabulario relativo a las vías ciclistas en aras de adaptarlo a las necesidades técnicas de la ejecución de su red.

### Tipos de vías ciclistas según la legislación estatal de seguridad vial

**Ley 19/2001**, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

**Vía ciclista:** vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

**Carril-bici:** vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

**Carril-bici protegido:** carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

**Acera-bici:** vía ciclista señalizada sobre la acera.

**Pista-bici:** vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

**Senda ciclable:** vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

### Tipos de vías ciclistas según la normativa foral

**NORMA FORAL 1/2007** de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

Artículo 3. Atendiendo a la conformación de su plataforma con relación a los modos motorizado y peatonal, así como a su grado de diferenciación o separación con respecto a éstos, las vías ciclistas se clasifican conforme a la siguiente tipología de infraestructuras:

a) **Senda-bici:** Vía para peatones y bicicletas, que discurre independientemente de las calles y carreteras, sobre plataformas de ferrocarril abandonadas, caminos existentes o explanaciones de nueva creación.

b) **Acera-bici:** Vía ciclista dispuesta sobre el espacio de la acera peatonal. El tránsito ciclista puede disponerse en coexistencia con el tránsito peatonal, con señalización de indicación de ambos modos, o estar claramente diferenciado de éste mediante señalización, marcas en el pavimento o cualquier otro elemento de diferenciación o segregación física. Puede ser unidireccional o bidireccional.

c) **Pista-bici:** Vía ciclista que discurre en paralelo a la calzada o carretera y a la acera, pero con trazado y plataforma independiente y segregada del tráfico motorizado. Puede ser unidireccional o bidireccional.

d) **Carril-bici protegido:** Vía ciclista que ocupa parte de la calzada y que está segregada físicamente de la misma y del tráfico motorizado mediante marcas viales, bolardos u otros elementos de separación o protección. Puede ser unidireccional o bidireccional.

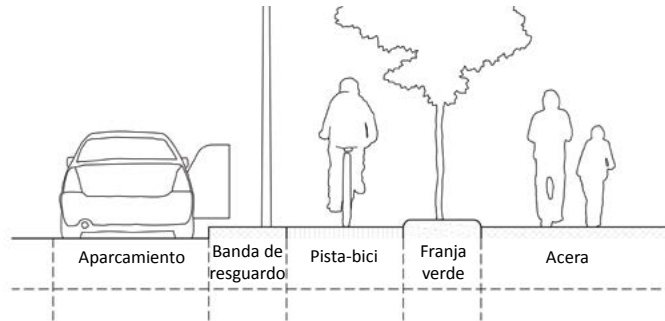
e) **Carril-bici:** Vía ciclista que ocupa parte de la calzada y que está diferenciada, pero no segregada físicamente, de la misma y del tráfico motorizado, y que discurre en el mismo sentido de la circulación.

f) **Arcén-bici:** Vía ciclista que ocupa el arcén de la carretera, que discurre en el mismo sentido de la circulación y que no está segregada físicamente pero sí diferenciada mediante marcas viales, cambios de color y textura, ligeros cambios de rasante u otros métodos.

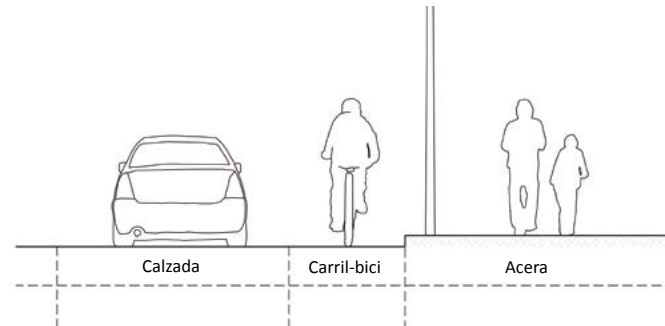
Como se puede observar en las definiciones, el rasgo que sirve sobre todo para diferenciar unas modalidades de otras es la manera en que se inserta el espacio ciclista con respecto al peatonal y a la calzada general de los vehículos. Las principales modalidades de vía ciclista son las que se ilustran en las siguientes figuras.

**Ilustración 22.** Vías ciclistas.

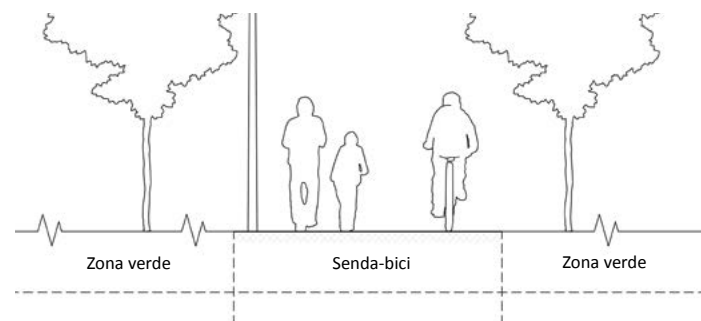
**Pista-bici**



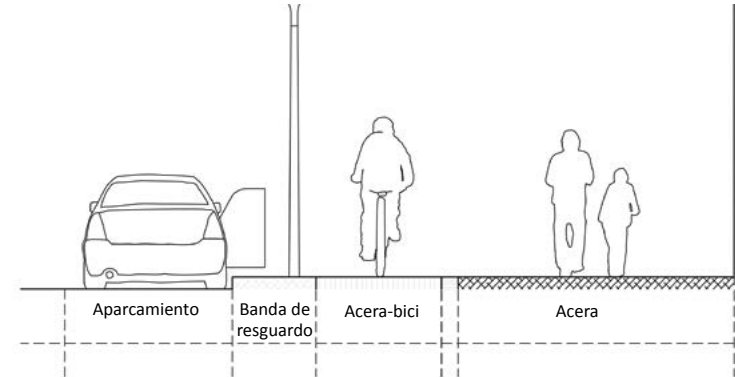
**Carril-bici**



**Senda-bici**



**Acera-bici**



En otras publicaciones y, en particular, en el Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa<sup>9</sup>, se pueden encontrar los detalles técnicos, las dimensiones y las exigencias de cada una de esas modalidades de vías ciclistas.

**4.5 Modalidades de acondicionamientos ciclistas**

Pero las oportunidades de mejora de las condiciones de la circulación de bicicletas no acaban en la creación de vías exclusivas para ellas. Existe un amplio abanico de posibilidades de mejora de la seguridad y de la comodidad ciclista a través de técnicas de calmado del tráfico y señalizaciones específicas.

En cuanto a las técnicas de calmado del tráfico<sup>10</sup>, el punto de partida a considerar son las opciones reguladas por la legislación de seguridad vial a través del Reglamento General de Circulación:

<sup>9</sup> SANZ, A, MARTÍN, I., CID, J.F., IRAZUSTA, A. e EIZAGUIRRE, I. (2006): Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa. Recomendaciones para su planificación y proyecto. Diputación Foral de Gipuzkoa. [http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual\\_ViasCiclistasGipuzkoa\\_es.pdf](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual_ViasCiclistasGipuzkoa_es.pdf)

<sup>10</sup> Véase al respecto el capítulo correspondiente a la bicicleta en el manual "Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana". A. Sanz. Ministerio de Fomento. Madrid, 2008.

- **limitación de velocidad específica**, por ejemplo, 10, 20 ó 30 km/h en determinadas calles.
- **limitación de velocidad** general en todo un área o municipio, como ocurre ya en algunos de Gipuzkoa.
- delimitación de una **zona 30**, regulada por la señal S-30, que establece además de ese límite de velocidad en todas las calles incluidas en ella, la **prioridad peatonal**.
- establecimiento de una zona de coexistencia o **“calles residenciales”** según la normativa estatal, reguladas por la señal S-28, que establece también la prioridad peatonal y una velocidad máxima de circulación de 20 km/h.

Hay que subrayar las diferencias entre las tres primeras opciones, pues se tiende a confundir la zona 30, de prioridad peatonal, con barrios, ciudades o municipios 30, en donde no hay establecida una prioridad peatonal general, sino únicamente una velocidad de referencia. El matiz es muy importante, pues la prioridad peatonal se ejerce en todo la calle, sin necesidad de señalización específica, mientras que la regulación exclusiva de la velocidad no modifica la jerarquía convencional de las calles.



Municipios guipuzcoanos como Zarautz o Irun (en la imagen , campaña de difusión de la regulación) han establecido los 30 km/h como velocidad de referencia en todas las vías de su titularidad.




---

R-301. Calle, barrio o ciudad en la que la velocidad máxima de circulación es 30 km/h.




---

S-30. Zona a 30. Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad.




---

S-31. Fin de zona a 30. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.

---





S-28. Calle residencial. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes:

la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.



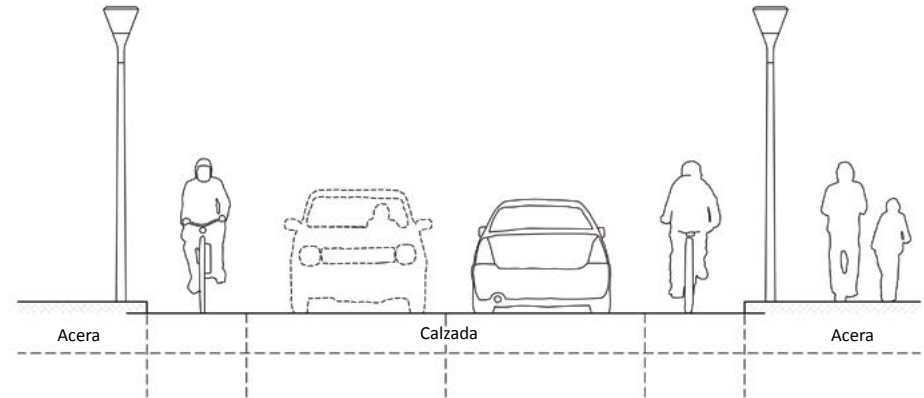
S-29. Fin de calle residencial. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.

Al margen de esas opciones de calmado del tráfico que revierten en condiciones más seguras para las bicicletas, existen otras modalidades de acondicionamiento del viario para la bicicleta englobadas en las siguientes categorías:

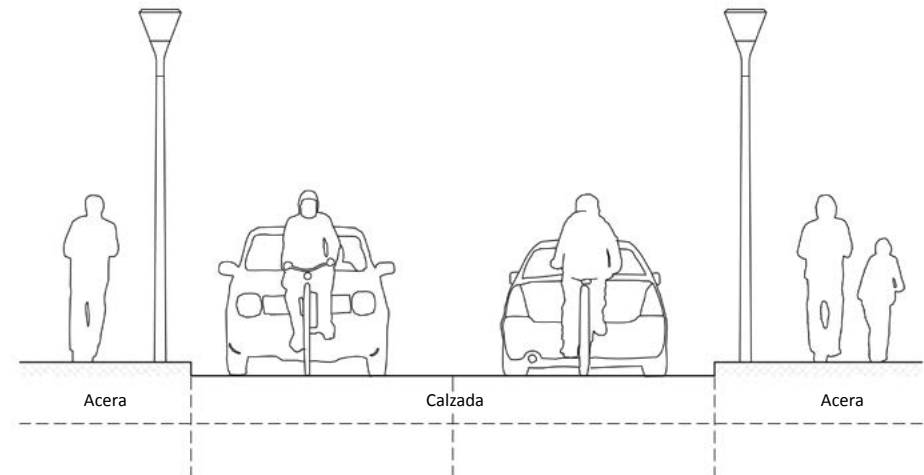
- autorización de la circulación **a contramano**.
- **señalización** de un espacio para las bicicletas (como puedan ser las plataformas avanzadas de espera para ciclistas, delante de los semáforos).
- autorización de paso de las bicicletas en espacios peatonales, bajo determinadas condiciones, horarios o circunstancias.

**Ilustración 23.** Acondicionamientos del viario para la bicicleta mediante señalización.

### Banda de protección



### Calzada compartida / Sección mixta



## Tipos de acondicionamientos ciclistas según el Plan Especial de Vías e Infraestructuras Ciclistas de Zarautz

**Calle pacificada:** calle del calmado de tráfico donde la intensidad y la velocidad del tráfico motorizado es suficientemente baja como para que el uso compartido de la calzada por parte de los ciclistas sea seguro, cómodo y atractivo.

**Calzada señalizada:** calzada de uso compartido con indicación de la circulación del ciclista por el centro del carril.

**Banda de protección:** banda en la calzada reservada preferentemente a la circulación de bicicletas, delimitada mediante una línea discontinua. Los vehículos motorizados y las bicicletas pueden cruzar la línea si la situación del tráfico así lo requiere, siempre y cuando no se generen incomodidad o inseguridad vial. Es unidireccional y de uso preferente.

**Calzada con circulación ciclista a contracorriente:** calle de sentido único para el tráfico general en donde se autoriza la circulación ciclista en los dos sentidos.

**Acera con circulación ciclista autorizada:** acera donde se autoriza la circulación de bicicletas, manteniendo el peatón la prioridad. La persona que utiliza la bicicleta debe adaptar su velocidad. No se diferencian los espacios ni se marca un lugar de circulación preferente para la bicicleta. La textura y/o color de la acera puede ser diferente a una de uso exclusivo peatonal. El uso ciclista autorizado en la acera se identificará mediante señalización vertical al inicio y al final.

**Calle o zona peatonal con circulación ciclista autorizada:** Calle o zona peatonal donde se autoriza la circulación de bicicletas, manteniendo el peatón la prioridad, sin ningún tipo de diferenciación de los espacios.



Señalización del casco histórico de Zarautz.

## 4.6 Aparcamientos de bicicletas

El aparcamiento de bicicletas es una condición imprescindible para la movilidad ciclista; cada desplazamiento se inicia y finaliza en un estacionamiento. Al igual que le ocurre al automóvil, las bicicletas pasan el 97% de su vida útil paradas, lo que indica la importancia de disponer de lugares adecuados y seguros para esa situación.

Por ese motivo, la política de aparcamientos de bicicletas resulta ser clave para el desarrollo de la movilidad ciclista. Una política que puede facilitar el aparcamiento en determinados centros y espacios públicos pero que, además, se ha de extender a generar estímulos para que también las edificaciones, empresas y equipamientos privados desarrollen sus propias opciones de aparcamiento seguro de las bicicletas.

Existen ya varios manuales técnicos específicos<sup>11</sup> para este tipo de infraestructura ciclista y el propio Manual de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

<sup>11</sup>Manual de aparcamientos de bicicletas. IDAE, 2009.

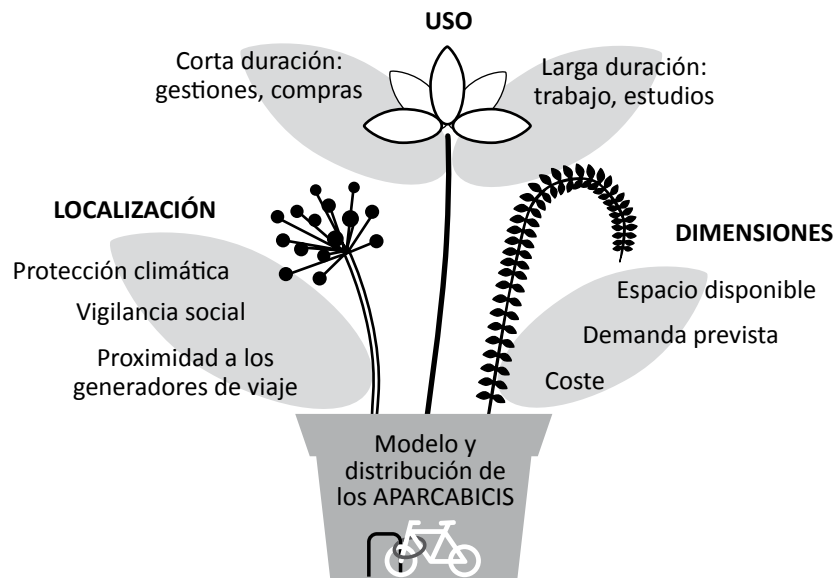
[http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos\\_Manual\\_de\\_aparcamientos\\_de\\_bicicletas\\_edf1ed0e.pdf](http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf)

también incluye un capítulo de recomendaciones al respecto. Sin embargo, con independencia de los diversos aspectos técnicos, es conveniente fijar algunos criterios generales de la política de aparcabicis.

En lo que atañe a los aparcabicis en destino, es decir, fuera del domicilio de las personas que utilizan la bicicleta, la política municipal debe reflexionar sobre al menos tres aspectos:

- las **dimensiones** que debe tener la red de aparcabicis, es decir, el número de estacionamientos y el número de plazas en cada uno de ellos.
- el **uso** que van a tener cada uno de esos aparcamientos, diferenciando al menos los de corta duración, para hacer gestiones o compras, de los de larga duración, para estudio o trabajo.
- el tipo de **localización**, considerando factores como la vigilancia social o las necesidades de protección climática en relación con los diferentes generadores de desplazamientos en bicicleta.

**Ilustración 24.** Criterios de la elección del modelo y localización de los aparcabicis.



### Aparcamiento para bicicletas en la proximidad de un centro educativo en Hernani

La importancia de la vigilancia social y la autorregulación quedó demostrada en este ejemplo de implantación de un aparcabicis techado en la proximidad del Instituto. Esta infraestructura formaba parte, junto con los bidegorris de conexión, de la política de la bicicleta del municipio y, en particular, de la promoción de este medio de transportes entre la juventud. El aparcabicis se inauguró en 2013, pero tras el robo de tres bicicletas dejó de utilizarse. Ante esas circunstancias el Ayuntamiento procedió al cerramiento del mismo, volviendo a servir a su función original.



Por lo que respecta a los aparcamientos en origen, en las viviendas o en su proximidad, la política local debe tener en cuenta la fase del proceso de recuperación en la que se encuentre el municipio. Si se trata del inicio de la recuperación de la bici, puede ser de gran utilidad ofrecer

aparcamientos en el espacio público para satisfacer las dificultades que tienen muchos hogares para disponer de un espacio en planta baja para guardar las bicicletas. A medio plazo es más conveniente impulsar la propia intervención de las comunidades de propietarios, facilitando desde el ayuntamiento las gestiones y la información necesaria para dedicar espacios comunes a este menester o para la creación de lonjas o locales específicos, gestionados por los asociados. Esta opción se ha desarrollado, por ejemplo, en el casco histórico de Vitoria-Gasteiz.

En cualquier caso, la disposición de espacios para guardar las bicicletas, los carritos de la compra y los vehículos infantiles han de ser un estándar en los nuevos desarrollos urbanísticos, tal y como ocurre ya en varios municipios guipuzcoanos en los que las ordenanzas de edificación de sus Planes Generales de Ordenación Urbana establecieron esa obligación<sup>12</sup>. Es importante, a ese respecto, que la normativa sea clara y se eviten interpretaciones contrarias al interés general o a su intención, pues ya se han producido casos en los que el acceso de las bicicletas es inadecuado o en los que las plazas de aparcabicis se acumulan, sin sentido, en el exterior de la edificación.

<sup>12</sup> Las ordenanzas de urbanización y edificación tipo, redactadas por el Gobierno Vasco como respuesta a la Disposición Final Segunda de la Ley 2-2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, y que sirve de referencia para los municipios del País Vasco, establecen una dotación mínima de aparcamientos de bicicletas en los aparcamientos colectivos, igual al 25% de la ocupación del edificio en el que se sitúe o de una plaza por cada cinco vehículos en el caso de edificios con uso principal de aparcamiento; y una dotación mínima, aneja a las vías o en espacios públicos, de una plaza de aparcamiento o amarre de bicicletas por cada cinco plazas de aparcamiento de vehículos, dispuesta en grupos con al menos 10 plazas de bicicleta.

### Proyecto de aparcamiento para bicicletas en el interior de una manzana del casco histórico de Tolosa



La instalación tiene como objetivo recuperar un espacio público para el vecindario que había permanecido cerrado durante los últimos años. El aparcabicis, de 136 plazas, facilitará el uso de la bicicleta en la Parte Vieja de Tolosa, un barrio donde las viviendas no tienen ascensor ni cuarto comunitario para ese fin.

## La normativa de aparcamiento de bicicletas en la Ordenanza de Edificación de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbanístico de Hernani

Ordenanza de Edificación de Hernani. BOG, nº 116, 2013.

Los cuartos de APARCAMIENTO DE BICICLETAS se definen como ESPACIOS Y ELEMENTOS COMUNES de servicio de edificaciones residenciales, a la par que los cuartos de instalaciones o los cuartos de depósito de residuos urbanos definidos en el Código Técnico de la Edificación.

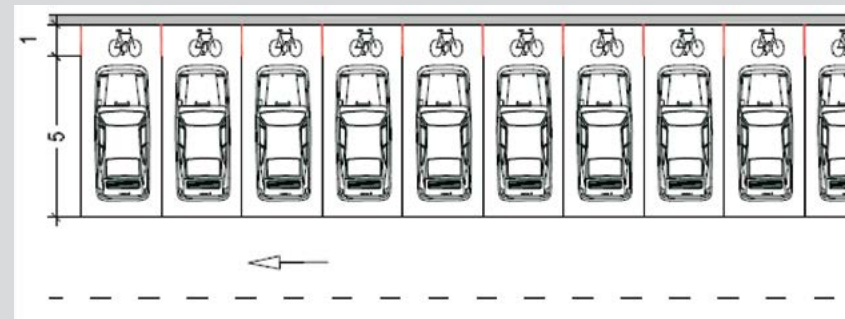
La dotación mínima en **edificio RESIDENCIAL** es de 1 plaza de bicicleta/100m<sup>2</sup>. Deben ubicarse en planta baja, o en plantas bajo rasante, o en su caso en el exterior siempre que cuenten con terreno libre vinculado en propiedad.

### En **PARCELAS DE ACTIVIDADES ECONOMICAS Y EQUIPAMIENTO COMUNITARIO**

- En nuevos desarrollos/ renovación urbana/ sustitución/ rehabilitación integral
- Prever en el interior de las edificaciones, o de las parcelas, espacios para el aparcamiento de bicicletas, con dotación no inferior a 2 plazas/100m<sup>2</sup>
- Podrán ubicarse en planta baja, o en plantas bajo rasante de las edificaciones, o en su caso en el exterior, siempre que cuenten con terreno libre vinculado en propiedad.

### Condiciones de los locales destinados a aparcamiento

Los locales y espacios destinados al aparcamiento de bicicletas deberán contar con las condiciones de acceso, dimensionamiento, etc., necesarias para alcanzar el objetivo pretendido y dar respuesta a las particularidades funcionales específicas del medio de transporte al que va dirigido el servicio.



Una de las enseñanzas principales de la aplicación de la ordenanza en los primeros desarrollos urbanos del municipio ha sido la dificultad de introducir nuevos criterios en la práctica profesional, pues no siempre las plazas de aparcamiento de bicicletas han resultado idóneas en cuanto a localización y otros rasgos.

## 4.7 Señalización

La señalización forma parte indisoluble de la infraestructura ciclista y se divide en dos categorías diferentes: la **señalización de seguridad vial** que regula y orienta los comportamientos en la circulación y la **señalización informativa** que se dirige a guiar e informar a las personas que pedalean sobre las rutas y sobre los destinos de sus desplazamientos.

En el primer caso, la señalización forma parte de la normativa estatal de seguridad vial y se rige por sus criterios. La mayor dificultad que se encuentran los ayuntamientos a ese respecto es la carencia de un cuerpo suficiente de señales y marcas viales aprobado por la administración central; faltan, por ejemplo, señales adaptadas a los diferentes tipos de vías ciclistas y señales que faciliten nuevas opciones como la circulación a contramano. En ese contexto

se vienen produciendo en los últimos años numerosos debates y propuestas de nuevas señales de cara a la modificación del Reglamento General de Circulación en donde se han de formular.

Para solventar esas carencias, mientras no se cambia el Reglamento, numerosos ayuntamientos han optado por generar su propio catálogo de señales para la bicicleta, completando las reglamentarias con opciones propias, bordeando siempre el choque de competencias y la jerarquía de las normas, pero dando respuesta más o menos acertada a las necesidades de explicar las infraestructuras a los diferentes actores de las vías.

En el segundo caso, en relación a la señalización informativa de itinerarios, no existe una referencia estatal, motivo por el cual se ha generado una heterogénea gama de señales implantadas por las diferentes administraciones o departamentos de éstas. Al margen de esa heterogeneidad, la otra gran carencia de la señalización informativa es su discontinuidad, es decir, las rupturas bruscas de la información disponible, conforme se atraviesan los límites administrativos o finalizan los proyectos infraestructurales completos.

Hay que resaltar que, conforme se incrementan las redes ciclistas se hace más importante y urgente el establecimiento de criterios adecuados y relativamente homogéneos para la señalización ciclista.

## Señalización de las vías ciclistas forales

**GIPUZKOAKO HERRI ARTEKO BIZIKLETA BIDEEN SEINALEZTAPENERAKO GOMENDIOAK**  
RECOMENDACIONES PARA LA SEÑALIZACIÓN DE VÍAS CICLISTAS INTERURBANAS EN GIPUZKOA

**ZIRKULAZIOKO GOMENDIOEN SEINALEAK SEÑALES DE RECOMENDACIÓN DE CIRCULACIÓN**

<p><b>BRU-1</b> <b>ERABILERA BATERATURKO BIDEGORRIA</b> Gaitzadak zehar bizikletak zer noranzkotan ibili behar duten. <b>BIDEGORRI DE COEXISTENCIA</b> Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.</p>	<p><b>BRU-2a</b> <b>BIDEGORRI BANANDUA</b> Gaitzadak zehar bizikletak zer noranzkotan ibili behar duten. <b>BIDEGORRI SEGREGADO</b> Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.</p>	<p><b>BRU-2b</b> <b>BIDEGORRI BANANDUA</b> Gaitzadak zehar bizikletak zer noranzkotan ibili behar duten. <b>BIDEGORRI SEGREGADO</b> Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.</p>	<p><b>BRU-3</b> <b>EZ EGON TRABARIK</b> Ziklistek eta oinezkoek denbekaflua dute bidegorriaren zabalera osoa hartzea eta besteei pasatzeko ez uztea. <b>NO TAPONAR</b> Indica la prohibición tanto para ciclistas como para peatones de ocupar el ancho del bidegorri impidiendo el paso.</p>
--	---	---	---

<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Gipuzkoako+herri+arteko+bizikleta+bideen+seinaleztapenerako+gomendioak/7415f3dc-64ed-4f52-b607-699bcb2c3226>

## Servicios ciclistas

### 5.1 Intermodalidad. Combinación con el transporte colectivo

La intermodalidad es el mecanismo mediante el cual los diferentes medios de transporte se conectan entre sí en estaciones y paradas del transporte colectivo. La intermodalidad pretende estimular el uso del transporte colectivo y generar cadenas de desplazamiento idóneas para la diversidad de necesidades de la ciudadanía. En el caso de la bicicleta, la intermodalidad se expresa a través tres pilares complementarios:

- el acceso cómodo y seguro a las estaciones y paradas del transporte colectivo.
- el aparcamiento de las bicicletas en esos nodos del transporte colectivo.
- el transporte de las bicicletas en los vehículos del transporte colectivo.

El objetivo de la combinación entre la bicicleta y el transporte colectivo es reforzarse mutuamente, de manera que ambos puedan cubrir mejor las demandas de desplazamiento de la población. Para la bicicleta, la conexión con el transporte colectivo le permite cubrir distancias fuera de su radio de

acción, mientras que para el transporte colectivo, la bicicleta es un instrumento de gran potencia para extender su radio de cobertura, sin requerir mucho espacio de aparcamiento ni perturbar el tejido urbano existente alrededor de sus nodos.

Hay que recordar a ese respecto que, a efectos de calcular la población servida, la cobertura de una estación ferroviaria suele situarse en un radio de 500 m, distancia que se recorre a pie en un cuarto de hora, mientras que en ese tiempo la bicicleta puede desplazarse 1.500 m, multiplicando por 9 veces la superficie cubierta andando.

**Ilustración 25.** La multiplicación de la cobertura de los servicios de transporte colectivo gracias a la bicicleta.



Aunque los municipios no tienen competencias directas en relación al transporte colectivo interurbano, sí que tienen muchas opciones de mejorar la intermodalidad en colaboración con las operadoras y autoridades del transporte. Además, son responsables de la gestión del viario urbano que conforma el mencionado primer pilar de la intermodalidad.

### Transporte público vertical y conexiones no motorizadas para mejorar la intermodalidad en Hernani

El transporte público vertical es el conjunto de sistemas (ascensores, escaleras y rampas mecánicas) que facilitan el desplazamiento peatonal o ciclista en zonas con pendientes elevadas. Los ascensores tienen un menor coste que las otras opciones y ofrecen una menor capacidad pero una mayor accesibilidad a toda la población. El ascensor de la imagen facilita la intermodalidad al permitir la conexión del casco con la estación del ferrocarril en Hernani, a través también de un bidegorri.



## 5.2 Centros de la Bicicleta

Se trata de espacios en los que se ofrecen todos los servicios imaginables para la bicicleta, desde el aparcamiento, hasta el alquiler, pasando por las reparaciones y la venta de accesorios y que, incluso en ocasiones, ofrece espacio para el encuentro de las personas que utilizan la bicicleta o para las reuniones y los centros de documentación de las organizaciones sociales ciclistas.

En algunos países estos Centros de la Bicicleta, bajo diversas denominaciones, suelen estar asociados a estaciones del transporte colectivo, ofreciéndose como una opción que contribuye a la intermodalidad. Sirven también como escaparate para difundir la bicicleta, tal y como se puede observar en la fotografía adjunta. Su gestión no suele ser municipal, pero los ayuntamientos pueden contribuir a su creación ofreciendo condiciones un espacio para su localización o ayudas para su puesta en marcha.

### Centro de la Bicicleta de la estación de ferrocarril de Erfurt (Alemania)



Fuente: <http://www.fahrradstation-erfurt.de/radscheune/index.php>



No hay en Gipuzkoa todavía Centros de la Bicicleta en el sentido amplio señalado, pero hay iniciativas que muestran esa necesidad de espacios de encuentro y documentación ligados a la bicicleta. Ejemplos de ello son la Zikloteka, iniciativa conjunta de la Diputación Foral de Gipuzkoa y de la Fundación Cristina Enea ubicada en el Centro de Educación Ambiental de Cristina Enea; o la sede en Donostia de la Asociación de Ciclistas Urbanos/as, Kalapie, en donde también se dispone de espacio de reuniones y documentación.

Imagen de la sede de Kalapie y logo de la Zikloteka



### 5.3 Bicicleta pública

Los servicios de bicicleta pública son aquellos que ponen a disposición de la ciudadanía bicicletas para recorridos entre puntos determinados de la ciudad, también denominados bases o estaciones del sistema. Las bicis son compartidas por un conjunto de abonados bajo diversas modalidades tarifarias.

El objetivo común de estos servicios es ofrecer una opción adicional de desplazamiento, en teoría para reducir el número de los viajes en automóvil; visibilizar y multiplicar la presencia de ciclistas en las calles; y, también, divulgar las ventajas de la bicicleta como medio de transporte.

En el Estado español han proliferado estos servicios durante los últimos años, merced a las subvenciones que en su día otorgó el IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía) a los ayuntamientos a fin de financiar este tipo de sistemas.

Una vez acabadas estas subvenciones el éxito ha acompañado a algunos de los sistemas de bicicleta pública, verificándose con mayor o menor intensidad esas metas, mientras que en algunas ciudades no se han cumplido las expectativas, lo que ha abocado al cierre del servicio (véase al respecto el sitio web: [www.observatoriobicicletapublica.org](http://www.observatoriobicicletapublica.org)). Se puede afirmar, por tanto, que tras una década de intenso desarrollo de los sistemas de bicicleta pública, hay ya un amplio conocimiento sobre las virtudes y debilidades de estos servicios.

A efectos de la política municipal, una de las primeras conclusiones a retener es que los servicios de bicicleta pública no son idóneos para cualquier municipio debido al balance entre su coste y las posibilidades de utilización. Cuando un ayuntamiento se plantea establecer un servicio de bicicleta pública debe tener en cuenta la diversidad de opciones existentes y, también, los elementos clave locales que facilitarán o dificultarán el éxito del sistema, los cuales se sintetizan en el recuadro adjunto:

### Opciones a considerar en los sistemas de bicicleta pública

**Modelo de entrega de la bicicleta** Sistemas manuales, en los que una persona entrega la llave o facilita el acceso a las bicicletas (en Europa prácticamente han desaparecido).  
Sistemas automáticos.

**Tecnología** Existen numerosos modelos tecnológicos en los tres elementos clave de los servicios: las bicicletas, las estaciones y el sistema de gestión de ambas. Cada sistema tiene sus ventajas e inconvenientes con respecto a la facilidad de acceso, de deterioro y de adaptación a los cambios en la demanda.

**Tipo de bicicleta** Convencional.  
De pedaleo asistido.  
Ambas opciones a la vez en las mismas estaciones.

**Modelo de gestión** Concesión municipal.  
Servicio municipal.

**Modelo de financiación** Canon pagado por el municipio a la empresa explotadora.  
A través de otros contratos que incorporen este servicio (por ejemplo de explotación publicitaria).  
Abonados y uso.  
Mixto.

**Modelo de redistribución de las bicicletas en las estaciones** Uno de los aspectos críticos de estos servicios es el mecanismo utilizado para la redistribución de las bicicletas con el fin de mantener la oferta de bicis y anclajes libres en todas las estaciones. Las furgonetas y remolques desplazando bicicletas entre estaciones pueden suponer un coste económico elevado, además de suponer un despilfarro energético y ambiental, contradictorio con la apuesta por la sostenibilidad perseguida.

### Claves locales para la idoneidad de un sistema de bicicleta pública

**Distancias y topografía del municipio** En municipios de escala peatonal no suele haber masa crítica suficiente para estos servicios. Si el municipio cuenta con mucha población en ladera o en núcleos dispersos, la reflexión habrá de considerar las opciones de bicicleta de pedaleo asistido.

**Entornos urbanos y viarios adaptados a la movilidad ciclista** La implantación de estos servicios exige la existencia previa de un espacio urbano y red viaria adaptada a la movilidad ciclista, ya, que de lo contrario suele proliferar el uso de estas bicicletas sobre las aceras.

**Mezcla de usos del suelo en el municipio y localización de los generadores de desplazamiento principales. Simetría de los usos** Este criterio complementa al anterior en la medida que si no existe una cierta mezcla de usos no será fácil la rotación de las bicicletas entre estaciones y se requerirán más esfuerzos de redistribución entre estaciones.

**Utilización por parte de personas no residentes** Estos servicios pueden ser atractivos para personas que acceden con una cierta regularidad al municipio en medios motorizados y pueden realizar la última etapa del viaje en bici. Y también pueden ser atractivos para turistas, con la cautela de que no supongan una competencia desleal con los servicios de alquiler de bicicletas existentes.

**Encaje en una política de la bicicleta más amplia** Que haga coherente la inversión y no sea desproporcionada respecto al resto de actuaciones que se realizan a favor de la bicicleta. Además, debe facilitar el uso de las bicicletas del servicio público a las personas no habituadas al pedaleo, lo que significa, por ejemplo, la conveniencia de preparar las calles para la comodidad y seguridad de dichas personas.

Inversión prevista en movilidad sostenible y movilidad ciclista

Los servicios de bicicleta pública no son baratos y, por tanto, tienen que ser implantados con rigor dentro de una política de movilidad equilibrada, en donde los recursos escasos se pongan al servicio de una estrategia bien orquestada, con los pasos oportunos en cada momento del proceso. Téngase en cuenta que los costes reales de los servicios de bicicleta pública se sitúan en un rango entre los 1.000 y los 3.000 euros por bicicleta y año.

No existe en el Estado español un registro único y público, sino varios sistemas de ámbito territorial reducido, que aplican protocolos y tecnologías diferentes para asegurar la identificación de las bicicletas. Cada sistema se ha extendido en territorios diferentes sin que pueda afirmarse que ninguno haya tenido éxito hasta el momento, lo que induce a realizar acciones por parte de las redes de municipios para alcanzar algún tipo de acuerdo al respecto.

#### 5.4 Actuaciones contra el robo. Registro de bicicletas

La sustracción y el deterioro intencional de bicicletas es un fenómeno que acompaña frecuentemente al incremento del uso de este medio de transporte. Hay que tener en cuenta que todos los vehículos tienen una dinámica de robos, pero la bicicleta, por sus características, es un elemento vulnerable al hurto, sea de parte de sus piezas (rueda, sillín, luces, etc.) o en su conjunto.

Esa vulnerabilidad de la bicicleta al robo y la vandalización desincentiva su uso cotidiano. Además, estimula el empleo de bicicletas de baja calidad o mal mantenidas, lo que redundará en un menor rendimiento del vehículo, falta de seguridad y comodidad que, a la larga, realimenta el fenómeno de disuasión.

Para impedir o dificultar la sustracción de bicicletas en los entornos urbanos se viene aplicando una combinación de medidas que incluye: la creación de aparcabicis seguros (véase lo indicado en el capítulo de infraestructuras), implantación de sistemas de registro de bicicletas, la promoción de medidas de autoprotección y la mejora de la efectividad en la persecución de este delito por parte de las fuerzas policiales.

Los **registros de bicicletas** son sistemas que vinculan los datos de cada vehículo con la persona propietaria. El número de bastidor del cuadro de la bicicleta y el DNI de la persona son el nexo de unión básico que se requiere. También suele acompañarse una fotografía o alguna descripción del vehículo.

#### Sistemas de registro de bicicletas

**Biciregistro.es** es propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta y cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos adheridos entre los que no hay ninguno de Gipuzkoa.

**Bicitronic**, es propiedad de la empresa privada del mismo nombre y se emplea en media docena de ciudades, incluyendo las de Zarautz y San Sebastián. El registro en el ayuntamiento es gratis y se facilita una pegatina especial. Si se incluye un tornillo especial que sirve como referencia cuesta 20 €.

#### La bicicleta en la web municipal de objetos perdidos. San Sebastián

La web municipal de objetos perdidos ofrece la posibilidad de buscar las bicicletas tras ser robadas o extraviadas, o las retiradas por los propios agentes de la Guardia Municipal por abandono o mal aparcamiento.

<http://www.donostia.eus/app/info/seguridad/ObjetosPerdidos.nsf/frmWeb?ReadForm&id=A336670344276&sf=21&idioma=cas&tipo=13>

Desde el punto de vista individual, existen muchos y variados dispositivos antirrobo con los que asegurar la bicicleta en el lugar donde se vaya a estacionar. En este caso, la buena calidad y el correcto uso de cada elemento son la base para fortalecer su función.

### Campaña de Kalapie para reducir el robo de bicicletas

Realizada en colaboración con el Ayuntamiento de San Sebastián, se extiende a la ciudadanía, sobre todo a la que ya emplea la bicicleta, a través de unos trípticos que se enganchan en el manillar de la bici.

**NO DEJÉS  
QUE TE  
ROBEN LA  
BICI**

**Kalapie**

¿A quién no le han robado la bici alguna vez? Debimos atarla mejor, o elegir un candado más efectivo.

Recuperarla es más complicado que perderla. Dediquemos, pues algo de tiempo a atar nuestra bici en cada parada, elijamos nuestros candados y no permitamos que se la lleven por un descuido.

De esta forma conseguiremos más fácilmente ser 10.000 ciclistas + en el 2018.

Para ello sigue los consejos de Kalapie en [www.kalapie.org](http://www.kalapie.org) o visítanos en nuestra nueva dirección, Calle Iparraguirre 8, bajo, 20001 Donostia - San Sebastián

CoeBici APROX. 17.000  
a bicicletas **10.000+**

Presidencia Urbana  
Ayuntamiento de San Sebastián

#### Cómo atar la bici con un sólo candado



<http://www.kalapie.org/descargar.php?dokumentua=documentos/Triptico%20definitivo.%20Euskera%20castellano.pdf>



# 6

## Promoción y regulación

### 6.1 Promoción

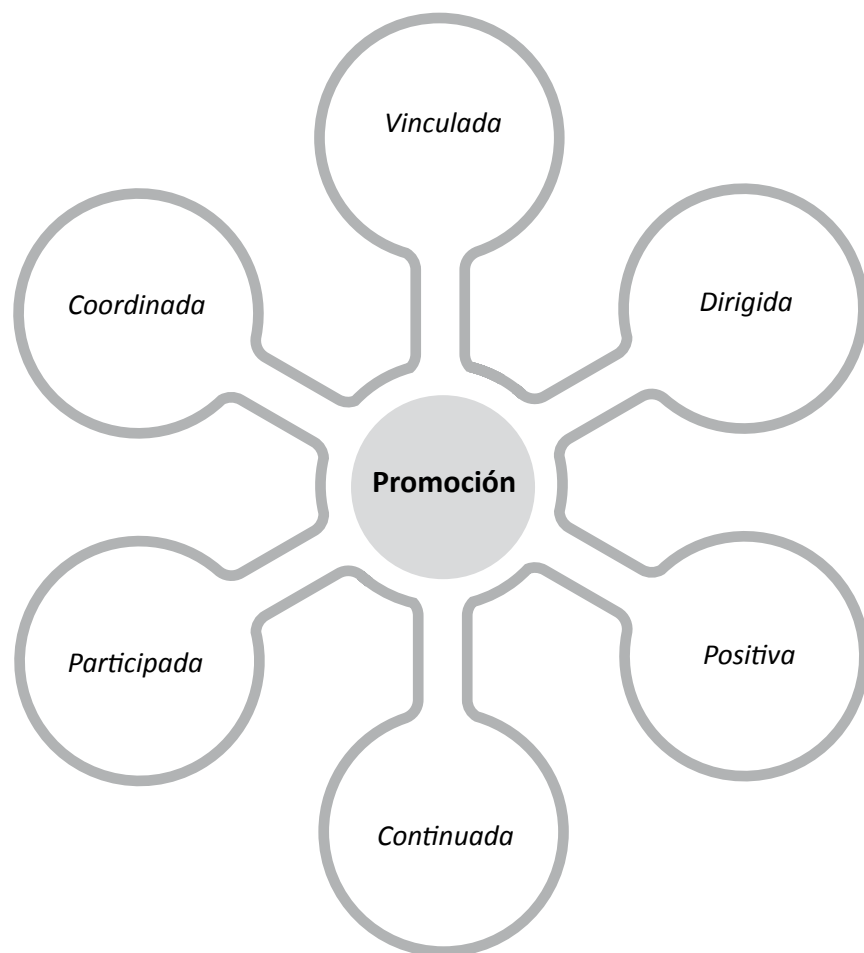
La experiencia nacional e internacional indica que las infraestructuras y los servicios para la bicicleta son una condición útil y, a veces necesaria o imprescindible, pero no suficiente, para desarrollar una política completa de impulso de este medio de locomoción.

La razón de esa insuficiencia es que varios de los motivos que disuaden el uso de la bicicleta tienen que ver más con percepciones, hábitos y aspectos culturales de la movilidad que no tienen que ver con la existencia o no de la infraestructura ciclista. Los comportamientos de la ciudadanía dependen de la percepción de una serie de barreras relacionadas con la bicicleta que deben ser suavizadas o desmontadas a través, por ejemplo, de los mecanismos de comunicación y promoción, que se relacionan al menos con los siguientes ámbitos y medidas.

Ámbito	Medidas
Educación	<ul style="list-style-type: none"><li>• Formación vial general y con respecto al vehículo bicicleta.</li><li>• Ambiental, con respecto a las consecuencias globales y locales de nuestros comportamientos en la movilidad.</li><li>• Ciudadana, con respecto a los valores en el uso del espacio público.</li></ul>
Información	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sobre el uso y oportunidades de la bicicleta.</li><li>• Sobre las ventajas de la bicicleta.</li></ul>
Comunicación	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prestigiar socialmente el uso de la bicicleta de forma periódica.</li><li>• Normalizar la movilidad ciclista entre los distintos segmentos sociales y generacionales.</li><li>• Comunicar los compromisos institucionales adquiridos, las acciones emprendidas y los avances realizados.</li><li>• Asignar un espacio dedicado a la movilidad ciclista en los medios de comunicación dependientes del municipio.</li></ul>
Estímulo	<ul style="list-style-type: none"><li>• Incentivos para el uso en determinados días.</li><li>• Incentivos económicos a la compra de bicicletas convencionales, eléctricas, plegables, de carga o adaptadas.</li><li>• Desgravaciones fiscales por acceder al puesto de trabajo en bicicleta.</li><li>• Desgravaciones fiscales a las empresas que realizan acciones de fomento del uso de la bicicleta entre su personal.</li><li>• Donación de aparcabicis a empresas y entidades.</li><li>• Incentivos a la sociedad civil que impulsa la bicicleta.</li></ul>

Para que un proceso promocional de la bicicleta sea efectivo en relación a la transformación de los comportamientos, debe tener las siguientes características:

**Ilustración 26.** Rasgos de una promoción efectiva de la bicicleta.



Promoción **vinculada** significa que no se sustenta en promesas municipales de intervención en favor de la bicicleta, sino en proyectos visibles de modificación de las condiciones del espacio público. La promoción puede estar vinculada, por ejemplo a la creación de nuevas infraestructuras o normas. Las inauguraciones de vías ciclistas o de acondicionamientos del viario para la bicicleta son momentos oportunos para lanzar campañas que estimulen el uso de la bicicleta.

Promoción **coordinada** quiere decir que se realiza en colaboración con iniciativas públicas y privadas en el mismo sentido, capaces de ofrecer sinergias y reforzar los efectos de cada una. Por ejemplo las campañas de promoción de la bicicleta pueden coordinarse con las correspondientes a la salud, la energía o el cambio climático.

Promoción **dirigida** significa que cada colectivo o grupo social debe recibir los mensajes oportunos, estableciéndose prioridades y diferencias de concepción en función del destinatario de los mensajes: peatones, automovilistas o ciclistas; menores, jóvenes y adultos; residentes o visitantes, etc.

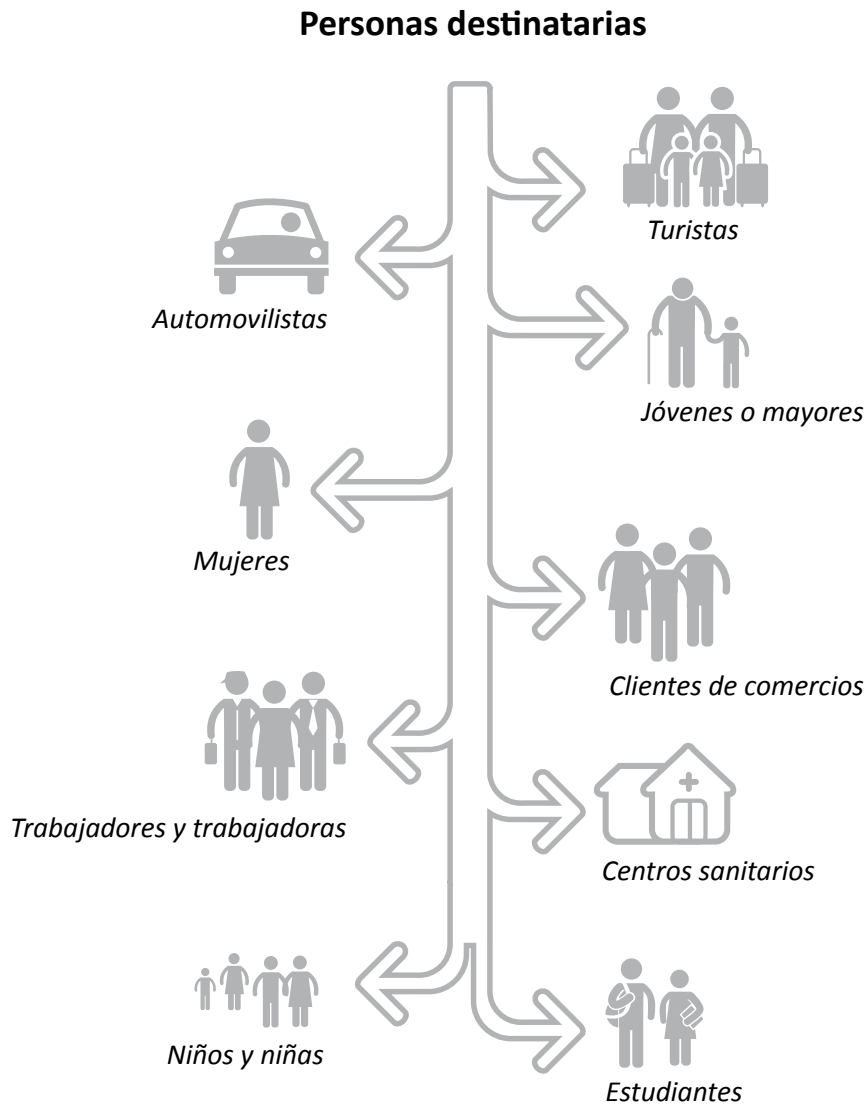
Promoción **positiva** quiere decir que resalta los aspectos positivos de la movilidad ciclista, sus fortalezas como medio de transporte saludable, rápido, barato, placentero y medioambientalmente responsable, antes que confrontar a la bicicleta con el automóvil.

Promoción **participada** significa que involucra a las organizaciones más cercanas a los colectivos a los que se dirige cada campaña. De ese modo se garantiza una mayor permeabilidad de las personas a los mensajes y propuestas de la administración.

Promoción **continuada** quiere decir que se prolonga a lo largo del tiempo, buscando en cada momento el elemento de mayor oportunidad con respecto al proceso de implantación, por ejemplo, de un plan de movilidad ciclista.

Esos rasgos de la promoción se concretan en una amplia gama de perfiles de personas receptoras de los estímulos y, también, una amplia gama de herramientas de aplicación, los cuales se ilustran con algunos ejemplos locales.

**Ilustración 27.** La diversidad de perfiles de personas destinatarias.



**Ilustración 28.** La diversidad de herramientas de promoción.



### Escuelas y talleres de formación en habilidades ciclistas

Entidades como el Ente Vasco de la Energía (EVE), o la Asociación de Ciclistas Urbanos/as Kalapie suelen organizar distintos cursos dirigidos a enseñar a personas adultas, tanto a andar en bicicleta, como a adquirir soltura y seguridad para pedalear por todo tipo de vías urbanas.



<http://eve.eus/>

<http://www.kalapie.org/nodo.php?lang=1&ID=89>

### Apoyo económico a la inserción social.

#### Proyecto de formación y recuperación de bicicletas para envío a proyectos de cooperación internacional

El taller gestionado por Sartu en San Sebastián ofrece formación en la reparación y mantenimiento de bicicletas. Como material de enseñanza se emplean las bicicletas que, por distintas razones (abandonadas, mal aparcadas, etc.), son retiradas de la vía pública por el ayuntamiento. Una vez reparadas son incorporadas a programas de cooperación internacional, a través de la Coordinadora de ONGDs de Euskadi. En este programa se cuenta con la colaboración de los departamentos municipales de Movilidad, Mantenimiento, Bienestar Social, Cooperación y Guardia Municipal.





## Ziklobia

La actividad recreativa conocida como Ciclovía empezó a realizarse por primera vez en Seattle (EEUU) en 1965, para posteriormente extenderse a otras ciudades americanas, siendo la más conocida la que se viene celebrando en Bogotá (Colombia) desde 1974. En las ciclovías se cierran temporalmente un conjunto de calles al tráfico motorizado para permitir su disfrute por parte de la ciudadanía a pie, a pedal o en patín. Las cifras de Bogotá hablan por sí solas del éxito de la iniciativa: 1,4 millones de personas de promedio disfrutaban cada domingo de la ciclovía.

En San Sebastián se han celebrado también eventos de este tipo vinculados a la preparación de la capitalidad cultural 2016, mostrando también a este lado del Atlántico que la iniciativa, bien organizada, se traduce en una estimulante iniciación a la bicicleta y a la recuperación del espacio público.



## Campaña dirigida a modificar el comportamiento en el espacio público

La normalización de la bicicleta puede generar fricciones en el uso del espacio público que hay que paliar con todo tipo de medidas, incluidas las que buscan un cambio de comportamientos. En el caso de San Sebastián, las fricciones estaban afectando en especial a la relación peatón-ciclista, aunque la campaña de sensibilización, realizada en 2007, se dirigió también a otros colectivos.



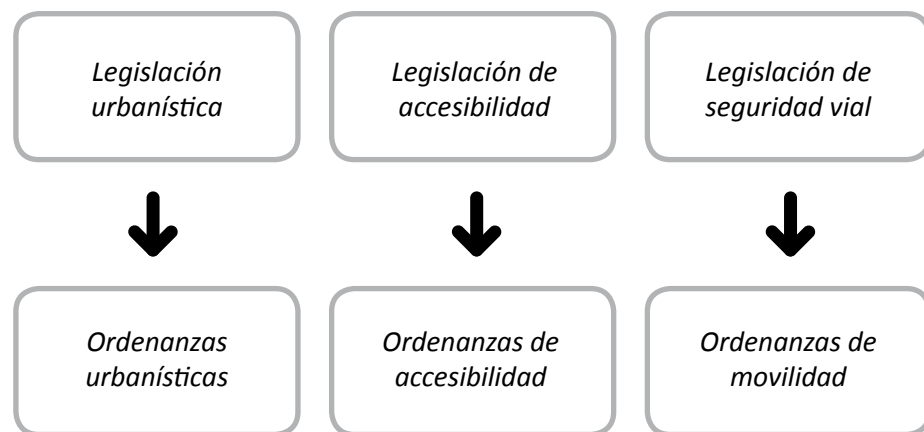
## Campaña de promoción e información sobre la bicicleta en Tolosa

Apoyada en la difusión de un mapa de localización de las infraestructuras ciclistas



## 6.2 Regulación

Los tres principales ámbitos de la legislación que inciden en la configuración de ciudades más o menos amistosas con la bicicleta son el urbanístico, el de la accesibilidad y supresión de barreras, y el de la seguridad vial.



En el capítulo correspondiente al planeamiento urbanístico se ha descrito la cascada de planes que se derivan de la legislación urbanística, los cuales se traducen finalmente en normas de edificación y de urbanización, que determinan elementos como los aparcamientos de bicicleta, así como criterios para la conformación de las redes ciclistas<sup>13</sup>.

Por su parte, la legislación de accesibilidad y supresión de barreras es clave para la conformación del espacio público a través de su concepto de itinerario peatonal, que ha de tenerse en cuenta a la hora de la creación de las infraestructuras ciclistas.

Por último, el tercer campo normativo clave es el derivado de la legislación de seguridad vial, que se traduce en el ámbito municipal en las **Ordenanzas de Movilidad** que, en muchos casos, siguen siendo denominadas como Ordenanzas de Tráfico o de Circulación. El cambio no debe ser únicamente nominal, sino afectar precisamente a la consideración como elemento prioritario de las personas que caminan y que pedalean.

En ese sentido, las normativas de circulación o seguridad vial pueden ser consideradas también como elementos de una estrategia promocional, en la medida en que, al incidir en los comportamientos en el espacio público, establecen las jerarquías y las relaciones de prioridad entre los diferentes actores de las calles. Su elaboración y aplicación representa, por tanto, una oportunidad para la movilidad ciclista y peatonal. Sobre todo cuando se apruebe la esperada modificación del Reglamento General de Circulación de 2003, cuyos borradores establecen mejores opciones para las bicicletas, a incorporar en las ordenanzas de movilidad.

Para este fin, puede ser de gran interés para los municipios la *“Propuesta de contenidos para las ordenanzas municipales de tráfico ciclista y peatonal en Gipuzkoa”*, publicada por el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Esta propuesta tiene por objetivo orientar y guiar a los municipios guipuzcoanos a la hora de redactar Ordenanzas de Movilidad que incluyan criterios que promuevan y favorezcan una mayor integración de los modos activos en sus regulaciones.

<sup>13</sup>Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación. Y sus anexos técnicos.



# 7

## Políticas sectoriales

El impulso de la movilidad ciclista también cabe plantearse apoyándose e imbricándose en otras políticas sectoriales que se impulsan en los ayuntamientos. De ese modo se logran unas sinergias que benefician tanto al ámbito ciclista, como a las políticas con las que se alían, y que pasamos a examinar a continuación.

### 7.1 Centros de trabajo

El acceso a los centros de trabajo se ha convertido en un aspecto clave de la movilidad, en la medida en que es el motivo de desplazamiento que genera mayores perturbaciones, el que resulta más propenso al uso del automóvil y el que suele recibir las mayores atenciones debido al estatus social de las personas que se desplazan.

La bicicleta ofrece nuevas oportunidades para cambiar las pautas de desplazamiento a los puestos de trabajo, en una labor conjunta entre todas las partes indicadas: administración, empresa y trabajadores. En el ámbito de

las administraciones, los gobiernos locales tienen mucho que aportar a esos posibles acuerdos para hacer que los polígonos de actividad económica o empresas particulares puedan realizar procesos de transformación hacia los modos más sostenibles. Tienen, por ejemplo, capacidad de interlocución con los diferentes agentes; y, también, poseen también la capacidad de intervenir en el viario para facilitar el acceso peatonal y ciclista.

Varias administraciones supramunicipales están desarrollando iniciativas para promocionar la movilidad peatonal y ciclista a los puestos de trabajo. Así ocurre en el caso de la Diputación Foral de Gipuzkoa (véase recuadro); en el Gobierno Vasco, a través del Ente Vasco de la Energía (EVE), que ofrece una línea de subvenciones vinculada a la bicicleta; y en la administración central que, a través del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), dedica una partida presupuestaria a la elaboración y ejecución de Planes de Transporte Sostenible a los Centros de Trabajo (PTT), a los que se pueden acoger empresas no solo a las medidas vinculadas a la bicicleta, sino en general para proyectos de movilidad sostenible en el acceso de sus trabajadores.

## Estrategia de promoción de la movilidad ciclista y peatonal en el acceso a los puestos de trabajo

La iniciativa *Lanera bizikletan* fue una campaña de comunicación y sensibilización acerca de los problemas de movilidad urbana generados alrededor de los centros de trabajo, y sobre la necesidad de practicar una movilidad más sostenible en los desplazamientos al trabajo. Se desarrolló en 2014 en la comarca de Debagoiena, organizada por la Diputación Foral de Gipuzkoa y los ayuntamientos de Aretxabaleta, Arrasate, Eskoriatza y Oñati.

**lanera bizikletan**  
herritarrekin martxan en marcha

Lanera jaan-erortoki onerako edo bizikletan egiteak onurak dakartza, bizi zuretat, bai zure osasunarentzat, bai ingurumenarentzat. Gainera, **lanera bizikletan** erabiltzean gure herria bertatik abiatatuz ere jasoko dituzu. Bizikletan bertanako sifurata sustatu eta elkarri ongi lagundu nahi duzue?

jar zaitetz martxan eta parte hartu!

Si a pie o en bicicleta hasta el lugar de trabajo tiene múltiples beneficios, tanto para ti, como para tu salud y para el medio ambiente. Además, **participa** en la iniciativa **lanera bizikletan** conociendo también otros tipos de servicios. Queremos fomentar la costumbre de andar en bici y para ello, te ofrecemos nuestra ayuda.

¡parte en marcha y participa!

LOCALIDAD	FECHA	ORARIO	UBICACIÓN
ONATI	Unak 21 de octubre	10:00	Unibertsitate antea
ESKORIATZA	Unak 23 de octubre	18:30	Barramundri plaza
ARETXABALETA	Unak 27 de octubre	19:00	Kultur Onea
ARRASATE	Unak 30 de octubre	18:30	Ruizcatorre (Unib. Zuberga gela)

- Participar en actividades de este tipo en pareja.
- Participar en grupo.
- Entran en el SAREAN.
- Animar a otros a participar en este tipo de actividades.
- Participar en actividades de este tipo en pareja.
- Participar en grupo.
- Participar en el SAREAN.
- Animar a otros a participar en este tipo de actividades.

BLOG: [www.dipuzkoa.net](http://www.dipuzkoa.net)  
 Sare sozialak:   
 Informazio gehiago:   
 900 102 716  
 (Ordu errezak: 9:00-18:00)

<http://www.gipuzkoabizikletaz.es/es/lanera-bizikletan>

## 7.2 Centros educativos

Otros “puntos calientes” de la movilidad cotidiana suelen ser los centros escolares, generadores importantes de desplazamientos en momentos muy concentrados del día. La movilidad escolar gira en muchos municipios alrededor de un círculo vicioso en el que se producen más desplazamientos motorizados, debido a la peligrosidad que generan los propios desplazamientos motorizados de los padres y madres que llevan a sus hijos en automóvil al colegio, incrementando así la peligrosidad del entorno escolar.

En cualquier caso, la movilidad infantil no es exclusivamente un asunto relacionado con la seguridad, sino también con la autonomía que se ofrece a la infancia. De hecho, se pueden encontrar ejemplos en Gipuzkoa de iniciativas exclusivamente vinculadas a la seguridad vial de los escolares y, también, proyectos integrales de Camino Escolar, en los que se trabaja también los aspectos relativos a la autonomía y la relación de padres y madres con sus hijos. Las Agendas 21 escolares son también otro instrumento desde el que incidir en el cambio de hábitos en los modos de trasladarse a los centros por parte del conjunto de la comunidad escolar.

La promoción de formas activas (peatonal y ciclista) de desplazamiento a los centros educativos tiene rasgos diferentes en los ciclos educativos de la etapa adolescente, en los que se produce un balance diferente entre libertad de movimiento y riesgo.

## Camino escolar. Seguridad y autonomía infantil

Los proyectos de Camino Escolar son procesos de reflexión y actuación sobre el modo en que la infancia y la adolescencia se desplazan a y desde sus centros educativos. En estos proyectos se incorporan dos aspectos clave en la relación de los menores con la ciudad: la seguridad y la autonomía. El objetivo es que los escolares acudan en medios activos (andando o en bici) y lo hagan a partir de una determinada edad solos o en compañía de sus vecinos y amigos. Para ello se requiere la participación de la comunidad escolar al completo (padres y madres, docentes y alumnado), pero también del ayuntamiento y del tejido comercial o de actividades del entorno escolar.



## Agenda 21 Escolar y Movilidad SOSTENIBLE, SEGURA Y SALUDABLE (MSSS)

En el programa de Agenda 21 Escolar en Donostia participan 35 centros escolares y más de 17.000 estudiantes. Desde 2014, se desarrolla la iniciativa "Movilidad Sostenible, Segura y Saludable", que pretende favorecer la autonomía infantil y hábitos saludables de desplazamiento a los centros escolares. Es destacable el esfuerzo de coordinación que supone este proyecto, en el que participan, por parte del Gobierno Vasco, los departamentos de Tráfico, Salud, Educación y Medio Ambiente; la Guardia Municipal, el proyecto municipal de Camino Escolar y los departamentos de Movilidad, Medio Ambiente y Educación del Ayuntamiento de Donostia; así como la Diputación Foral de Gipuzkoa y la Fundación Cristina Enea.



<http://ingurumena.blog.euskadi.net/>

### 7.3 Transporte de mercancías

La distribución urbana de mercancías y las operaciones e infraestructuras logísticas asociadas, constituye una parte de la cadena de abastecimiento de las ciudades. Esta distribución se realiza fundamentalmente en medios motorizados, a pesar de que, en su gran mayoría, se trata de cargas pequeñas pero repartidas de modo frecuente, con origen o destino en establecimientos comerciales (entre los cuales sobresale el sector de hostelería y gastronomía, que requiere un aprovisionamiento diario).

La implicación de las administraciones locales en la distribución urbana de mercancías está siendo impulsada precisamente como consecuencia de la toma de consciencia respecto a los impactos asociados a la ocupación del espacio público, la calidad del aire, el ruido y vibraciones que generan esos desplazamientos motorizados.

El proceso de optimización completa de la logística y de las actividades de transporte de mercancía en zonas urbanas, en claves de sostenibilidad, se viene realizando en espacios compartidos público-privados, con el fin de racionalizar el conjunto de operaciones. Es en este contexto donde viene surgiendo diversas iniciativas que utilizan vehículos de tracción humana para el reparto de mercancías, de los que existe una reseñable tradición en los municipios guipuzcoanos.

En Europa, la Federación Europea de Ciclogística (<http://cyclelogistics.eu>) estima que la mitad de los desplazamientos, en cuanto a transporte de cargas se refiere, se podrían realizar en bicicleta, en sustitución de otros vehículos, considerando que para que una carga sea “ciclable” la distancia no ha de superar los 7-8 kilómetros, ni la carga sobrepasar los 200 kilogramos.

En cualquier caso, la viabilidad de estos proyectos depende de muchos y variados factores y un elemento determinante a considerar es la escala urbana de que se trate, así como las características y demanda de los servicios potenciales a cubrir, teniendo en cuenta siempre el número y características específicas de la población a abastecer, y la tipología y volumen de actividad económica del área a la que prestar servicio.



Repartidores de chocolate Elgorriaga en 1928 en San Sebastián (Fotografía de Pascual Marín. Fototeka Kutxa)

La creciente demanda para el cumplimiento de los límites de calidad del aire y de ruido, así como el apoyo a los vehículos de menores emisiones, abre una ventana de oportunidades para establecer ventajas comparativas para los vehículos de tracción humana en el acceso a los centros urbanos o para determinados servicios que admiten una discriminación positiva hacia dichos vehículos como es la distribución en lo que se viene denominando de “última milla”.

En España existen más de 60 pequeñas que realizan diferentes servicios de reparto de mercancías apoyados en vehículos de tracción humana o asistida; se han asociado, conformando una agrupación integrada en la Federación Europea de Ciclogística.

### Triciclos de reparto. Txita

Ejemplo de iniciativa empresarial para el transporte de paquetería y pequeñas mercancías.

Txita es una empresa asentada en San Sebastián que diseña y pone a disposición de otras empresas vehículos totalmente adaptados para la distribución de mercancías en el núcleo urbano de la ciudad.

Los triciclos de carga se han adaptado también para el transporte de personas, ofreciendo en épocas estivales el servicio de Bici-Taxi

Efectúa también otros servicios complementarios como son los cursos de formación para la conducción ciclista segura, consultoría especializada o la distribución de "Cargotxita", un triciclo de carga con pedaleo asistido para el reparto urbano.



## 7.4 Comercios

La marcha a pie, la bicicleta y los transportes públicos permiten un acceso fácil y directo al centro urbano, moverse rápidamente de un punto a otro, y transportar cómodamente pequeños bultos.

Más concretamente, la bicicleta tiene una capacidad de carga considerable. En trayectos cortos una carga de 8 kg de peso puede ser transportada con facilidad en una bicicleta.

Por otra parte, optar por favorecer al peatón, al ciclista y al usuario del transporte público también contribuye a revitalizar el comercio de proximidad.

Fruto de esta constatación son cada vez más frecuentes las iniciativas promovidas por comerciantes y municipios que tienen por objetivo incentivar el uso de la bicicleta para acceder a los comercios locales.

En nuestro territorio cabe mencionar el concurso "Donostia, ciudad para las bicicletas", organizado por SShops Donostia, para premiar al mejor escaparate temático sobre la bicicleta.



Concurso de escaparates de SShops Donostia

Por su parte, la Asociación de Ciclistas Urbanos/as Kalapie, llevó a cabo una acción en Irun, consistente en acompañar a hacer las compras en bicicleta a personas que tenían temor a pedalear por el centro urbano, mostrando sus ventajas respecto al automóvil para estos cometidos.

## Feria de la Bicicleta

Evento organizado desde 2014 por el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián, en colaboración con la capitalidad cultural 2016 y la implicación activa del comercio del sector. En la Feria participan las tiendas de bicicletas de la ciudad, además de Txita, Dbizi, el Observatorio de la Bicicleta y Kalapie. Se crea así un punto de encuentro para la promoción del uso de la bicicleta, dando la posibilidad al visitante de comprar los productos ofrecidos por los comercios expositores. Durante la feria se realizan diferentes actividades como emisión de películas y documentales, talleres de mecánica, presentación de viajes en bicicleta, charlas coloquio, sorteos o pase de modelos con bicicleta.



## 7.5 Salud

La comunidad médica coincide en que caminar o pedalear de forma cotidiana mejora la salud de las personas, reduce el riesgo de enfermedades coronarias y puede ayudar en la prevención de diferentes patologías, como las asociadas a la obesidad. E incide también de forma positiva en el estado emocional de quienes la utilizan. Además, el mayor uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos, como alternativa a los desplazamientos motorizados, tiene también asociadas ventajas para la salud de la colectividad, evitando emisiones contaminantes y disminuyendo el ruido y la peligrosidad de las calles.

Desde esa perspectiva, la política municipal de la bicicleta puede ser considerada una política de salud y, como tal, reclama una estrecha colaboración con los centros de salud y hospitalarios presentes en su ámbito.

El Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura y el Departamento de Salud del Gobierno Vasco han impulsado el desarrollo de un plan estratégico común para la promoción de la actividad física en Euskadi. El “Plan Mugiment” se estructura en ocho estrategias diferentes. De todas ellas, MUGISARE es la principal, con un claro desarrollo local, alrededor de la cual pivotan el resto de las estrategias. El proyecto tiene como documentos guías el Plan de Actividad física y Prevención del sedentarismo y el Plan de Salud del Gobierno Vasco.



[http://www.kultura.ejgv.euskadi.eus/contenidos/normativa/mugiment/es\\_10198/adjuntos/MUGIMENT\\_PROYECTO\\_CAST\\_CAMBIOS.pdf](http://www.kultura.ejgv.euskadi.eus/contenidos/normativa/mugiment/es_10198/adjuntos/MUGIMENT_PROYECTO_CAST_CAMBIOS.pdf)



Fruto del trabajo en la red vasca de municipios hacia la sostenibilidad, Udalsarea 21, se ha elaborado una guía práctica para el análisis del efecto en la salud de iniciativas urbanas locales. El cuaderno de trabajo “Salud y Desarrollo Urbano Sostenible” está dirigido a todas las personas implicadas en la planificación, desarrollo o seguimiento de cualquier iniciativa que implique una modificación del medio urbano.



[www.udalsarea21.net](http://www.udalsarea21.net)

## 7.6 Actividad económica vinculada a la bicicleta

Al margen de la fabricación y ensamblado de bicicletas, de sus accesorios y componentes, la movilidad ciclista genera a su alrededor un tejido económico no desdeñable, que va en aumento en los últimos años en los siguientes ámbitos:

- Comercio y reparación de bicicletas, venta de accesorios y componentes.
- Alquiler de bicicletas.
- Bicitaxis.
- Actividades turísticas y recreativas en bicicleta.

La política municipal debe converger con ese tejido empresarial a través de acciones coordinadas que permitan establecer una alianza para impulsar el uso cotidiano de la bicicleta. Las tiendas aportan la cercanía a las necesidades de las personas que utilizan la bici y abren potencialmente un canal de comunicación bidireccional entre la ciudadanía y la administración.

Los gobiernos locales, por su parte, pueden ofrecer apoyo a iniciativas como la organización de ferias y eventos de todo tipo relacionados con el uso de la bicicleta. Igualmente, los servicios de información general y turística municipales pueden conectar a la ciudadanía con los comercios y otras empresas relacionadas con la bicicleta. También es importante esa conexión público-privada en iniciativas de recuperación y puesta en valor de bicicletas abandonadas o robadas, o en la creación de sistemas de bicicletas públicas.

Todas ellas requieren una reflexión previa que evite la ocupación por parte de la administración pública de espacios que no le corresponden, es decir, de actividades económicas que se solapan innecesariamente con la iniciativa privada o social.

## Bizitruk

Iniciativa conjunta entre el Ayuntamiento de San Sebastián y Kalapie que promueve el uso de la bicicleta a través de la creación de un mercado de segunda mano.

El Departamento de Medio Ambiente del Ayuntamiento, junto con la Asociación de ciclistas urbanos, Kalapie, organizan anualmente un mercado especial dedicado exclusivamente a la venta de bicicletas de segunda mano.



[http://www.donostia.eus/info/ciudadano/ma\\_areas.nsf/fwSub-Categoria?ReadForm&idioma=cas&id=A501610418492&cat=Residuos&subcat=Mercados%20de%20segunda%20mano:%20DONOSTITRUK](http://www.donostia.eus/info/ciudadano/ma_areas.nsf/fwSub-Categoria?ReadForm&idioma=cas&id=A501610418492&cat=Residuos&subcat=Mercados%20de%20segunda%20mano:%20DONOSTITRUK)

<http://kalapie.org/nodo.php?lang=1&ID=87>

Uno de los campos emergentes más importante en relación a la actividad económica vinculada a la bicicleta es el turismo. Se están abriendo nuevas oportunidades de negocio conforme se desarrolla la red de vías ciclistas de Gipuzkoa y se incrementa el volumen de personas que las utilizan más allá de los límites municipales. Además, están cristalizando redes en los ámbitos autonómico, nacional y europeo, con iniciativas como la red EuroVelo de rutas cicloturísticas a través de toda la Unión Europea.

En este ámbito desde los ayuntamientos cabe desplegar distintas iniciativas que enlazan la bicicleta y el turismo, como puedan ser:

- Señalización de itinerarios ciclistas recomendados.
- Edición de mapas que recojan los itinerarios ciclistas existentes (o inserción de los mismos en mapas turísticos convencionales).
- Dar a conocer oferta de productos turísticos dirigidos a los ciclistas (visitas guiadas, paquetes turísticos, etc.)

## Actividades turísticas y recreativas en el Leitzarán

El Ayuntamiento de Andoain, en coordinación con otras instituciones, viene impulsando diferentes iniciativas para la conservación y puesta en valor del entorno del río Leitzarán por cuya cuenca transcurría el antiguo ferrocarril del Plazaola, actualmente habilitado para el tránsito de personas y bicicletas.

Las acciones desarrolladas buscan dar a conocer el entorno natural y socio-cultural de los pueblos de la cuenca. La recuperación del curso natural del Leitzarán, o de ruinas y ferrerías de la antigua actividad minera, permiten el fomento de un turismo natural y sostenible.



## Proyecto transfronterizo: las actividades turísticas y recreativas en el Bidasoa

### EUROZIKLO

Desarrolla y pone en valor un eje de desplazamientos no motorizados entre Guéthary y Bertiz, situados sobre el itinerario nº 1 de la red EuroVelo, que une el Cabo Norte, en Noruega, con Sagres, en el sur de Portugal.

En la iniciativa participan como socios, además del Ayuntamiento de Irun, el Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques, los Ayuntamientos de Guéthary, San Juan de Luz, Hendaia, Hondarribia, Bidasoa Activa y el Consorcio de Bertiz.

Además de información sobre la red EuroVelo y el recorrido Guéthary – Bertiz, en el Centro de Interpretación del Bidasoa habilitado por el Ayuntamiento de Irun se ofrece información complementaria del río Bidasoa, la Bahía de Txingudi, sus marismas de Plaiaundi, u otras rutas como el Camino de Santiago.



[www.euroziklo.com](http://www.euroziklo.com)

## 7.7 Nuevas tecnologías al servicio de la bicicleta

Desde los ayuntamientos también es posible apoyar iniciativas propias y ciudadanas para el intercambio de información entre las personas que utilizan o quieren utilizar la bicicleta. Las webs y redes sociales municipales pueden aportar un soporte para la difusión.

### Ibilbideak

Proyecto para el incremento y mejora de la actividad física, incidiendo en los deportes itinerantes no motorizados.

Se fundamenta en una comunidad formada por personas y colectivos registrados en un sitio web (<http://ibilbideak.euskadi.eus>), en el que comparten sus experiencias.





## Direcciones y enlaces de interés

### BIBLIOGRAFÍA

GIRDER INGENIEROS (2015): Recomendaciones para la señalización de vías ciclistas interurbanas en Gipuzkoa. Diputación Foral de Gipuzkoa. [http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual\\_ViasCiclistasGipuzkoa\\_es.pdf/e8b05185-f9da-4f43-b5c9-1c7c11504429](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual_ViasCiclistasGipuzkoa_es.pdf/e8b05185-f9da-4f43-b5c9-1c7c11504429)

IDAE (2009): Manual de aparcamientos de bicicletas. [http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos\\_Manual\\_de\\_aparcamientos\\_de\\_bicicletas\\_edf1ed0e.pdf](http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf)

IDAE (2010): PROBICI. Guía de la Movilidad Ciclista. Métodos y técnicas para el fomento de la bicicleta en áreas urbanas. [http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos\\_LibroProBici-GuiaBici-web1\\_1\\_f17cebb2.pdf](http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_LibroProBici-GuiaBici-web1_1_f17cebb2.pdf)

IHOBE (2004): Guía práctica para la elaboración de Planes Municipales de Movilidad Sostenible. Gobierno Vasco.

<http://www.ihobe.eus/Publicaciones/ficha.aspx?IdMenu=750e07f4-11a4-40da-840c-0590b91bc032&Cod=01d13f76-800f-4f4c-ba70-3bec8d392ead&Idioma=es-ES&Tipo=>

PRIETO, I. y CID, J.F. (2005): ¡Muévete! Unidad didáctica sobre movilidad sostenible. Diputación Foral de Gipuzkoa.

ROMÁN, M. y SALÍS, I., (2010): Camino Escolar. Pasos hacia la autonomía infantil. Ministerio de Fomento - Ministerio de Medio Ambiente. [http://www.fomento.gob.es/mfom/lang\\_castellano/\\_especiales/camino\\_escolar/](http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/_especiales/camino_escolar/)

ROMÁN, M (2015): Las alas están en los pies. Adolescentes, movilidad sostenible y espacio público. Guía práctica para educadores/as y monitores/as que acompañan en esta etapa. Diputación Foral de Gipuzkoa.

SANZ, A., MARTÍN, I., CID, J.F., IRAZUSTA, A. y EIZAGUIRRE, I. (2006): Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa. Recomendaciones para su planificación y proyecto. Diputación Foral de Gipuzkoa. [http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual\\_ViasCiclistasGipuzkoa\\_es.pdf](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual_ViasCiclistasGipuzkoa_es.pdf)

SANZ, A., MONTES, M., KISTERS, C., y BOLIBAR, I. (2015): Denontzako kaleak. Guía para actuaciones de mejora peatonal y ciclista novedosas y/o de coste reducido. Udalsarea 21. Red Vasca de Municipios hacia la Sostenibilidad.

## ENLACES

Diputación Foral de Gipuzkoa  
[www.gipuzkoabizikletaz.eus](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus)

Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián  
[www.bizikletarenbehatokia.org](http://www.bizikletarenbehatokia.org)

Blog Camino Escolar  
[caminoescolar.blogspot.com.es/](http://caminoescolar.blogspot.com.es/)

CicloJuristas  
[ciclojuristas.wordpress.com](http://ciclojuristas.wordpress.com)

Comisión Europea  
[ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/urban\\_mobility\\_actions/cycling-walking\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/cycling-walking_en.htm)

IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía)  
[www.idae.es/index.php/id.494/relcategoria.1029/reلمenu.359/lang.es/mod.pags/mem.detalle](http://www.idae.es/index.php/id.494/relcategoria.1029/reلمenu.359/lang.es/mod.pags/mem.detalle)

Observatorio de la Bicicleta Pública en España  
<http://bicicletapublica.es/>

Red de Ciudades por la Bicicleta  
<http://www.ciudadesporlabicicleta.org/web/>

## ASOCIACIONES

Asociación de ciclistas urbanos/as, Kalapie  
[www.kalapie.org](http://www.kalapie.org)

ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici  
[www.conbici.org](http://www.conbici.org)

ECF, Federación de Ciclistas Europeos  
[www.ecf.com/](http://www.ecf.com/)

Gurpil Artea, asociación de ciclistas y patinadores de Oarsoaldea  
[www.facebook.com/Gurpilartea](http://www.facebook.com/Gurpilartea)

Txirrinka, Oñatiko Bizikleta Zaleak  
[www.facebook.com/txirrinka.onatikobizikletazaleak](http://www.facebook.com/txirrinka.onatikobizikletazaleak)